BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 61708.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

BUREAUX A PARIS, 46, RUE CAUMARTIN.

SIXIÈME ANNÉE

1885

PARIS

IMPRIMERIE DE LA SOCIÉTÉ DE PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

13, QUAI VOLTAIRE

MDCCCLXXXV

Printed in France.

6e Année. — Numéro 129. Jeudi 1er Janvier 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

TÉLÉGRAMMES

Panama, 17 décembre 1884.

Cube exécuté en novembre......	565.652
— total fin octobre 1884......	9.139.666
Total général, fin novembre 1884.	9.705.318

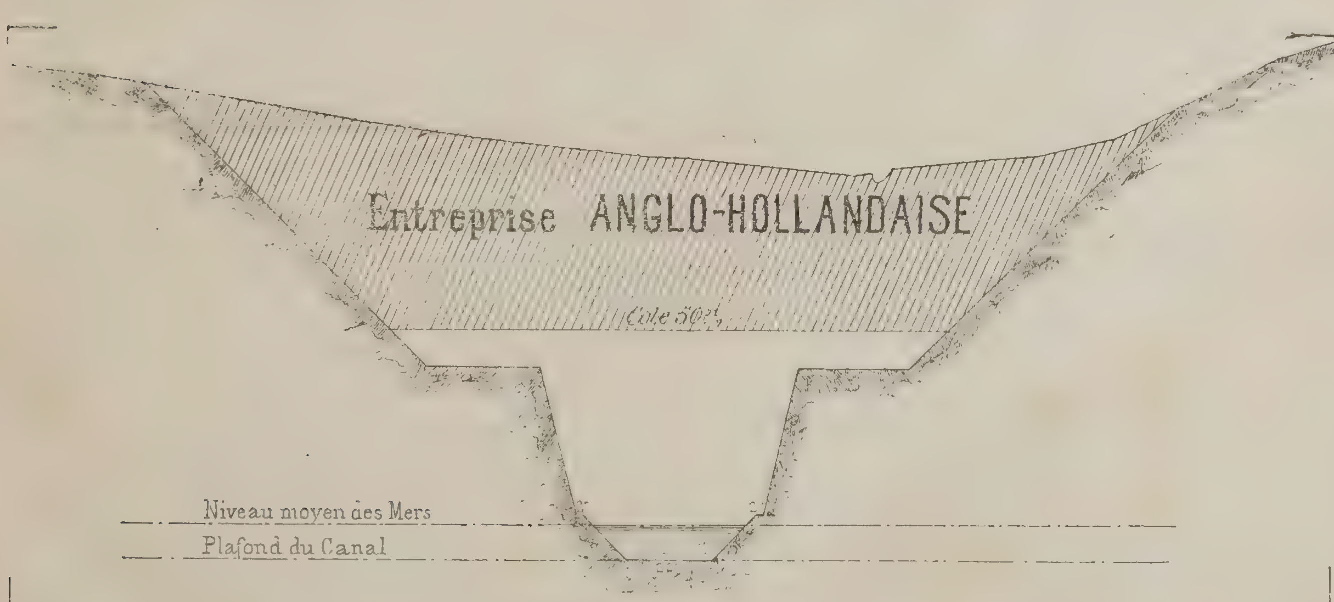
Les pluies ont été exceptionnelles en novembre ; il y a eu seulement onze jours de travail effectif.

En outre, le travail a dû être momentanément arrêté sur les chantiers de la Culebra pour leur remise aux nouveaux entrepreneurs.

Panama, 30 décembre 1884.

Pendant le mois de décembre, bon travail. Cub exait pendant la première quinzaine : 400,000 mètres cubes.

(*Les pluies durent habituellement jusqu'au* 10 *ou* 15



décembre, et la saison sèche ne s'établit franchement que dans la deuxième quinzaine de ce mois.)

Panama, 18 décembre 1884.

Ai traité pour Culebra jusqu'à cote 50 avec Société Cutbill, De Lungo et van Hattum, minimum mensuellement 700,000^{mc} à partir de juin prochain. Travaux terminés octobre 1886.

DINGLER.

(*Le dessin que nous publions plus haut a pour but de montrer l'importance* (*environ* 18,000,000^{mc}) *du contrat dont parle le télégramme que nous venons de reproduire, contrat passé avec une Société d'entrepreneurs anglo-hollandais qui ont dejà fait de grands travaux en Europe, et notamment le canal d'Amsterdam à la mer.*

Ce dessin représente le profil en travers du Canal au col de la Culebra. Les hachures indiquent la portée très importante de déblais que ces entrepreneurs se sont engagés à extraire de l'emprise du Canal audessus de la cote 50).

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

QUATRIÈME TIRAGE — 15 DÉCEMBRE 1884
170 OBLIGATIONS

Le quatrième tirage des obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le lundi 15 décembre 1884, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 170 obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

41.351	à	41.375	25
80.751	à	80.775	25
88.751	à	88.775	25
125.376	à	125.400	25
162.776	à	162.800	25
171.476	à	171.495	20
205.426	à	205.450	25
			170

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu à partir du jeudi 15 janvier 1885, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Emission des 318,245 Obligations 4 0/0

TROISIÈME VERSEMENT DE 50 FR.

MM. les souscripteurs des obligations de 500 francs 4 0/0 sont prévenus que le troisième versement de 50 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 1er au 5 janvier 1885, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants, en France et à l'étranger.

PAYEMENT

DU HUITIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'Actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 8 (de 6 fr. 25), échéant le 1er janvier 1885, sera payé à partir du vendredi 2 janvier au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, à Paris, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

5 fr. 91, impôts déduits, par action nominative,

Et de :

5 fr. 67, impôts déduits, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PAYEMENT

DU CINQUIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 0/0

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 5 (de 12 fr. 50), échéant le 15 janvier 1885, sera payé à partir du jeudi 15 janvier, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 70, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

Tous les abonnements au BULLETIN partant invariablement du 1er Janvier et finissant le 31 Décembre, nous prions instamment nos souscripteurs de vouloir bien adresser le montant de leur renouvellement pour l'année 1885, afin d'éviter une interruption dans l'envoi du BULLETIN.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 12 *au* 30 *décembre* 1884.

(Opp. 271) — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 4.774, pour quatre actions.

(Opp. 272) — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 8.800, pour deux actions.

(Opp. 273) -- Sur trois obligations provisoires 3 0/0 non libérées, nos 158.903 à 158.905.

(Opp. 274) — Sur dix coupons n° 8 (échéance du 1er janvier 1885), d'actions au porteur, nos 42.039 à 42.041, 48.791, 94.419 à 94.421, 124.276 et 124.277, 262.685.

MAINLEVÉES

Signifiées du 12 *au* 30 *décembre* 1884.

(Opp. 118) — Sur cinq actions au porteur, nos 449.643 à 449.646 et 489.721.

(Opp. 198) — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 259.876.

ORGANISATION

DU

SERVICE DES TRAVAUX DANS L'ISTHME

Le dernier courrier arrivé de l'Isthme a apporté un certain nombre d'ordres généraux émis par le Directeur général des travaux pendant le mois de novembre dernier, et montrant qu'au point de vue administratif aussi bien qu'au point de vue du matériel, on s'est préparé soigneusement à donner aux travaux de la campagne actuelle toute l'activité désirable.

Nous détachons des dispositions contenues dans ces ordres de service celles relatives à la direction et à la surveillance des chantiers. L'ensemble des travaux du canal a été partagé en trois divisions territoriales d'exécution :

La première division, s'étendant depuis l'origine du canal à Colon jusqu'au kilom. 34-460, comprend les sections suivantes :

Ateliers de Colon,
Christophe-Colomb,
Gatun,
Bohio Soldado,
Tabernilla.

M. Clavenad, ingénieur des ponts-et-chaussées de France, est à la tête de cette division, qu'il dirige depuis bientôt deux ans.

La deuxième division s'étendant depuis le kilomètre 34-460 jusqu'au kilomètre 53-600, comprend les sections de :

San Pablo,
Gorgona,
Obispo,
Gamboa,
Emperador.

Cette division est sous la direction de M. Hutin, ingénieur des ponts-et-chaussées de France.

La troisième division s'étendant depuis le kilomètre 53-600 jusqu'à l'extrémité du Canal, dans la rade de Naos, comprend les sections snivantes :

Culebra,
Paraiso,
Corozal,
La Boca,
Pacifique.

M. Bunau Varilla, ingénieur des ponts-et-chaussées de France, a été placé à la tête de cette division.

LES TRAVAUX

LES CHANTIERS. — LE MATÉRIEL

La *Revue-Gazette Maritime et Commerciale* vient de publier sur les chantiers du Canal de Panama un intéressant article qui indique la situation générale des travaux au commencement de la campagne 1885.

Nous croyons devoir le reproduire :

La carte que nous publions aujourd'hui permettra à nos lecteurs de se rendre exactement compte de tout ce qui a été fait jusqu'à présent pour le creusement du canal interocéanique de Panama et de suivre, désormais, la marche progressive des travaux.

Les chiffres inscrits dans des cercles indiquent l'emplacement des 33 principaux chantiers actuellement en activité.

En voici la nomenclature :

1-2. Dragages du port de Colon;
3-4-5. Dragages entre Colon et Gatun;
6-7. Dérivation du Trinidad à Gatun;
8. Chantier de Pena Blanca;
9-10. Chantier des buttes de Bohio-Soldado;
11. Chantier de Buena-Vista;
12. Chantier de Tabernilla;
1 -14. Chantiers de San-Pablo;
15-16-17. Chantiers de Gorgona;
18-19. Chantiers de Matachin;
20. Chantier de la butte de Gamboa;
21. Chantier de Corrosita;
22. Chantier du Haut-Obispo;
23. Chantier de la vallée de l'Obispo;
24. Chantier d'Emperador;
25. Chantier de la plaine d'El Lirio;
26-27-28. Chantiers de la Culebra;
29-30. Chantiers de Paraiso;
31. Chantier de Pedro Miguel;
32. Chantier de Corrozal;
33. Chantier de la Boca.

Pour ne pas surcharger notre dessin, nous avons dû ne pas indiquer les chantiers secondaires, très nom-

breux, où travaillent de petits entrepreneurs et des tâcherons.

Les chantiers du Canal de Panama s'étendent, maintenant, comme l'indique la carte, sur presque toute la ligne d'un Océan à l'autre. Huit principaux ateliers, répartis sur cette ligne et reliés par des voies ferrées,



servent au montage et à la réparation du matériel : les deux plus importants sont ceux de Colon et de Matachin.

COLON

Cette section comprend deux chantiers (nos 1 et 2), où des travaux de dragages sont effectués.

Un terre-plein, ayant un môle de défense à son extrémité ouest, a été construit avec les enrochements fournis par la carrière de Kenny's Bluff, qui est de l'autre côté de la rade de Colon.

Sur ce terre-plein se développe une nouvelle ville, *Christophe Colomb*, habitée surtout par le personnel de la Compagnie du Canal, couverte d'ateliers, de magasins, de remises à locomotives, etc.

Toutes ces constructions sont reliées entre elles et au chemin de fer de Panama par une série d'embranchements.

Un wharf, ou quai de bois, s'avançant dans la mer, également relié au réseau ferré, a été installé au bord intérieur du terre-plein, c'est-à-dire en un point complètement à l'abri des coups de mer. Une drague marine fouille devant le wharf et aux environs, pour que les plus grands navires y puissent venir faire leurs opérations de déchargement.

Une autre drague de 60 chevaux, un peu plus en avant, toujours dans l'intérieur du port projeté, enlève les déblais rocheux que des mines sous-marines ont préparés, en faisant sauter des bancs madréporiques qui sont le fond de ces parages. Un appareil spécial met ces déblais rocheux dans des wagons qui les emportent.

Dans les chantiers suivants (nos 3, 4 et 5), trois grandes dragues américaines creusent la tranchée du Canal.

Nous avons rendu compte, dans un de nos précédents numéros (1), de la belle manœuvre exécutée par une de ces dragues puissantes qui est allée à l'embouchure du Chagres et a remonté ce fleuve jusqu'à Gatun. Cette drague se rend actuellement à la rencontre de deux autres dragues, du côté de Colon, en creusant le Canal.

GATUN

Dans les deux chantiers suivants (numéros 6 et 7), à Gatun, des dragues de 60 chevaux font une coupure où doivent passer les eaux de la rive gauche du Chagres. Une drague creuse le canal dans son axe, en se dirigeant vers Panama.

PENA-BLANCA

Dans le chantier n° 8, à Pena-Blanca, on procède au dérasement de buttes sur l'axe du canal. En ce moment, on prépare le terrain pour le gros matériel, à l'aide des wagons Decauville. On compte pouvoir prochainement commencer le travail à l'excavateur.

BOHIO-SOLDADO ET BUENA-VISTA

Deux campements sont installés l'un sur la rive droite du Chagres, l'autre sur la rive gauche; trois chantiers sont en pleine activité (nos 9, 10 et 11).

Celui du milieu (n° 10) est une butte d'environ 50 mètres de hauteur où l'on travaille surtout avec le petit matériel. Les chantiers 9 et 11 sont des plaines assez basses, avec terrain tendre, qui peut s'enlever facilement à l'excavateur. Plusieurs de ces appareils y fonctionnent, comme l'indique notre carte.

TABERNILLA

Le terrain est plat et tendre sur ce chantier (n° 12). Les excavateurs y fonctionnent bien. Des transporteurs pour excavateurs y sont installés.

SAN-PABLO

L'un des deux chantiers de San-Pablo (n° 13) est situé sur la rive gauche du Chagres. Il renferme une partie

(1) Voir le [illegible] du [illegible] décembre 1884.

plate assez tendre et une butte rocheuse. C'est sur ce chantier que le canal coupera, une première fois, le chemin de fer de Panama à Colon. Un pont tournant sera établi pour le passage de la voie ferrée.

Le second chantier de San-Pablo (n° 14), situé sur la rive droite du Chagres, est composé, en majeure partie, de terrains rocheux. On a dû faire un travail préparatoire assez important avec le matériel Decauville ; on compte faire fonctionner prochainement les excavateurs.

GORGONA

A Gorgona, trois chantiers (numéros 15, 16, 17) sont installés pour des coupures à faire entre les bouches du Chagres. Le terrain est peu accidenté ; il est composé d'argile avec sable et gravier. Les excavateurs y fonctionnent très bien ; mais les crues du Chagres entrant facilement dans les tranchées, on pourra prochainement continuer le travail avec des dragues.

MATACHIN.

Les chantiers n°s 18 et 19 sont situés sur des buttes renfermant des blocs rocheux. On doit y préparer avec la mine le passage des excavateurs.

Le chantier n° 19 est voisin d'une des extrémités du barrage du Chagres, marqué sur notre carte par deux lignes parallèles, tracées en face des chantiers 19 et 20.

C'est de Matachin que sera apportée une partie des blocs nécessaires à l'établissement de ce grand ouvrage.

GAMBOA.

Le chantier de la butte de Gamboa (n° 20) est au pied du *cerro* Obispo, colline qui s'avance dans l'emprise du Canal. Une extrémité du barrage viendra s'appuyer contre ce *cerro*, en arrière du chantier.

C'est sur ce chantier qu'une grande mine a réduit en morceaux facilement transportables 30,000 mètres cubes de roches (voir notre numéro du 5 décembre 1884).

BARRAGE.

Le Chagres, qui est le voisin du canal sur une assez longue étendue, donne en été un débit de 13 mètres cubes environ ; en hiver, son débit s'élève parfois à 600 mètres cubes. Dans des crues exceptionnelles, il a atteint 1,600 mètres cubes par seconde, ses affluents secondaires, le rio Trinidad, le Gatuncillo, etc., donnent chacun 400 mètres environ.

L'écoulement de ces masses d'eau dans le Canal bien que temporaire, aurait produit des courants et amené des alluvions, des dépôts gênants pour la navigation. On a donc décidé de dériver ces eaux. Les canaux de dérivation seront faciles à faire. Le Canal a de très grandes courbes et, tout en suivant la vallée du Chagres, il laisse à droite et à gauche d'anciennes parties du lit de ce fleuve qu'on utilisera pour la dérivation.

Il ne s'agit plus alors que de couper les contre-forts qui séparent ces diverses parties en plaines. Les canaux de dérivation, d'assez grandes dimensions, auront, les uns 8 mètres de largeur au plafond, les autres 12 mètres. Près de la mer, ils atteindront 40 mètres au plafond. L'objectif est d'écouler les crues dans les conditions actuelles, sans abaissement ni relèvement de leur niveau.

Le Canal sera complètement à l'abri de ces eaux ; d'une part, dans les tranchées, par les bords mêmes de ces tranchées ; dans les parties basses, par de grandes digues longitudinales, qui laisseront une revanche considérable. (On appelle « revanche » la différence entre le niveau de l'eau et la crête des digues). D'un autre côté, il y aura une végétation vigoureuse ; car les terrassements dans l'Isthme sont rapidement couverts d'arbustes, de lianes, de hautes herbes, qui consolident très rapidement les talus.

Pour arriver à donner moins d'importance à ces rigoles, la Compagnie a eu l'idée de transformer le Chagres supérieur en une immense réserve où l'on accumulera les eaux des crues, en ne les laissant écouler que petit à petit par un orifice ouvert en tunnel dans la roche vive, de façon à n'avoir à débiter dans le canal de dérivation de la rive droite, au lieu de 1,600 mètres cubes par seconde, que 400 mètres cubes seulement.

Cette réserve s'établit dans des conditions faciles, à cause de la forme naturelle de la vallée du Chagres supérieur. Au point où le Chagres vient rencontrer le Canal se trouvent deux *cerros*, deux collines : l'une, le *cerro* Obispo, l'autre le *cerro* Santa-Cruz, qui forment déjà les trois quarts du barrage. Il suffit de relier ces deux cerros pour achever la besogne et transformer le Chagres supérieur en une réserve d'un milliard de mètres cubes.

Grâce à la proximité des matériaux, ce travail considérable, coûtera relativement bon marché.

La création de cette montagne artificielle de 7 millions de mètres cubes ne reviendra qu'à 8 millions.

CORROSITA

Le Canal coupe de part en part en cet endroit (chantiers n°s 21 et 22), le *cerro* de Corrosita. On travaille au gros matériel dans les parties basses et au matériel Decauville sur les points plus difficiles.

VALLÉE DE L'OBISPO. — EMPERADOR.

Trois chantiers (n°s 23, 24 et 25), parfaitement organisés, y sont munis d'un important matériel ; les excavateurs ont produit d'excellents résultats.

Le chantier n° 23 est situé dans la vallée de l'Obispo, sur un terrain assez plat, avec mélange de terre et de roche.

Le chantier n° 24 est situé au milieu de mamelons rocheux assez élevés. (Cerro du Campement, cerrito d'Emperador, cerro Lapito).

Enfin le chantier n° 25 est situé dans la plaine del Lirio, cerro d'argile grasse.

Ce dernier chantier relie Emperador à la Culebra.

LA CULEBRA

Sur ce massif, il y a actuellement 3 chantiers en fonctionnement (n°s 26, 27 et 28).

Les sondages faits avec la machine au diamant, que nous avons décrite dans notre numéro du 5 décembre 1884, ont établi qu'il y avait à déblayer sur ces chantiers, comme sur le précédent, une argile grasse et un rocher demi-tendre, schisteux, ayant des couches à peu près horizontales dans le sens transversal.

Les excavateurs américains sont actuellement arri-

vés sur ces chantiers et on a préparé le terrain au petit matériel.

C'est sur ce point que porte le contrat de 13 millions de mètres cubes à extraire avant la fin de l'année 1886, que la Compagnie vient de signer avec MM. Cutbill, de Lungo et M.-G.-G. Van Hattum, entrepreneurs de travaux publics à Sliedrecht (Hollande), qui ont exécuté le canal d'Amsterdam à la mer.

PARAISO ET PEDRO MIGUEL

Les chantiers n°s 29, 30 et 31 sont situés sur des terrains où les mamelons sont assez nombreux et où coule le Rio-Grande, fleuve profondément encaissé. Ces parages sont sains et la végétation y est luxuriante. Le gros matériel est arrivé et a commencé à fonctionner.

Le canal coupera le chemin de fer de Panama non-seulement à San Pablo, comme nous l'avons indiqué plus haut, mais encore près de la Culebra.

On fera dévier le chemin de fer de façon que la traversée s'effectue près de Pedro Miguel, par un pont tournant, comme à San Pablo, pont qui ressemblera à ceux adoptés récemment en Hollande et dont la manœuvre se fera au moyen de l'eau sous pression.

CORROZAL

C'est à Corrozal, chantier n° 32, que sera installé le port projeté, à l'accès du canal du côté du Pacifique. Des dragues américaines y travaillent dans des terrains marécageux et des savanes.

C'est un chantier qui deviendra très important grâce à son voisinage du sas de marée, dont la construction a été décidée.

Les marées de Colon ont 0^{m}58 d'amplitude au maximum; celles de Panama atteignent 2 mètres en morte eau, 4 mètres en marées moyennes et plus de 6 mètres parfois en grandes vives eaux. L'établissement du port de Colon est en retard de 9 heures environ sur celui de Panama et, par conséquent, quand il est pleine mer ou basse mer à Panama, il est mi-marée à Colon. Ces différences produiraient dans le canal maritime des courants qui pourraient gêner la navigation.

Dans l'intérêt de la puissance de transit du Canal, et pour assurer aux navires un passage d'une mer à l'autre à toute heure de marée, sans difficulté, il y aura du côté du Pacifique des pertuis dont les buscs seront établis à mètres sous le plan d'eau des basses mers exceptionnelles et qui seront munis chacun de doubles portes d'èbe et de flot, afin que le sassement soit possible dans les deux sens. Ces pertuis seront au nombre de trois : un pour les bateaux entrants, un pour les bateaux sortants, et le troisième en supplément.

PANAMA

Le dernier chantier (n° 33) est établi au village de la Boca (bouche du Rio-Grande), qui vient d'être relié à la ville de Panama par une route et un chemin de fer.

Un chenal maritime, ouvert à 100 mètres de largeur au plafond, formera, dans la partie comprise entre le sas et la Boca, un véritable avant-port où pourront stationner les navires, pour leurs opérations préliminaires, et dont la rive gauche pourra être aisément desservie par des voies ferrées se soudant avec le chemin de fer de Panama à Colon.

Tous les marais compris entre le Canal et le chemin de fer seront soustraits à l'action des marées et livrés à la culture.

On pourra installer à Panama, sur des terrains qui sont la propriété de la Compagnie, l'outillage nécessaire pour les réparations des navires, y établir des bassins, des docks, toutes les constructions utiles à un grand marché commercial.

En résumé, le Canal est d'un creusement facile jusqu'au 23e kilomètre, en partant de Colon, et du 62e au 73e kilomètre. Le terrain, en ces endroits, est presque exclusivement composé de terre glaise, d'humus, de vase. La drague, le mode d'excavation le plus économique et le plus rapide, peut être presque partout employée sur ces 34 kilomètres. Du kilomètre 23 au kilomètre 35, sur une longueur de 12 kilomètres, les excavateurs ne rencontreront pas d'obstacles sérieux. Du kilomètre 35 au kilomètre 62, sur une longueur de 27 kilomètres, la dynamite devra préparer le fonctionnement des excavateurs : l'emploi en grand qui en a été fait, et dont nous avons rendu compte dans notre numéro du 5 décembre, montre que le problème est résolu.

Le port *terminus* du côté de l'Atlantique est en voie d'achèvement ; le port *terminus* du côté du Pacifique ne présente aucune difficulté technique.

On a commencé les travaux pour la déviation du Chagres et l'établissement du barrage, conformément aux plans approuvés par la Commission supérieure consultative des travaux de la Compagnie.

Un coup d'œil jeté sur la carte que nous publions, montre que les chantiers ont été multipliés et que le matériel a été accumulé là où le plus grand effort est nécessaire.

On voit que le plan est bien conçu, que son exécution est méthodique, que rien n'est laissé au hasard.

Des entrepreneurs nombreux, ayant versé des cautionnements calculés conformément aux règles suivies pour les grands travaux publics en France, constamment contrôlés par les agents de la Compagnie du Canal, se sont engagés à l'heure actuelle à creuser, dans des délais qui ne dépassent pas octobre 1886, 66 millions de mètres cubes.

Plus de 20.000 ouvriers travaillent sur les divers chantiers.

On voit que la campagne actuelle, qui a commencé le 15 décembre avec la saison sèche, s'ouvre dans de bonnes conditions, et que M. Nathaniel Mackay, le grand entrepreneur américain, a eu raison de dire que l'effort fait jusqu'à ce jour équivalait à la moitié de la construction du Canal.

JACQUES BERTIN.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 17 décembre 1884, par steamer *Nile*.

MM. COLLAS (Clément),
DELORME (Etienne),
GATINET (Emile),
GONTIER (Jean-Pierre),
LEBOURG (Victor),
LONGUEHALEINE (Henri),
MOUSSEL (Eugène),
PIQUETTE (Arthur).

LE PROJET DE CANAL PAR LE NICARAGUA

Dépêche reçue par le « Times ».

Philadelphie, 23 décembre 1884.

Bien que le Congrès continue ses séances, il n'est pas en nombre, et ne peut expédier aucune affaire avant que les membres ne reviennent, en janvier.

Le traité du Canal de Nicaragua ne peut pas devenir loi pendant cette session. Son sort au Sénat est douteux; de plus la majorité démocratique de la Chambre refusera de voter les sommes demandées pour le mettre à exécution.

Tout débat sera probablement ajourné jusqu'à ce que M. Cleveland ait été installé au pouvoir.

Entre temps, une commission navale d'études est *en route* pour le Nicaragua afin d'explorer le nouveau tracé projeté par l'ingénieur Menocal.

Il a été soulevé une objection, au Sénat, contre l'envoi de cette commission, mais trop tard, les explorateurs ayant quitté New-York samedi dernier.

Plusieurs journaux des Etats-Unis, qui patronnent le projet de canal par le Nicaragua, se sont faits l'écho de diverses rumeurs ayant pour but de surexciter l'opinion américaine et qui montrent bien jusqu'où peut se laisser aller l'imagination des défenseurs de ce projet.

M. Ricardo Becerra, ministre plénipotentiaire de Colombie aux Etats Unis, et le comité américain, à New-York, ont cru devoir couper court à ces bruits sans fondement par les déclarations suivantes :

I

CONSULAT DES ETATS-UNIS DE COLOMBIE

New-York, 15 décembre 1884.

A l'éditeur du « Herald. »

Monsieur,

Il a circulé des bruits dans plusieurs journaux américains ayant pour but d'établir que l'élément français a une prépondérance officielle dans l'Etat de Panama, l'un des neuf qui constituent les Etats-Unis de Colombie, et il a été en outre déclaré que ledit élément y exerçait une forte influence qui tendrait à la mutilation de l'intégrité de la république de Colombie et à l'établissement d'un protectorat européen sur l'Isthme.

J'ai le devoir de déclarer que lesdits bruits sont absolument sans fondement, et que, dans l'entreprise du canal de Panama, les éléments prépondérants sont les intérêts du travail et du capital de toutes les nations s'efforçant conjointement d'ouvrir cette grande route au commerce du monde, confiantes dans l'esprit de la politique de la Colombie, qui n'implique exclusion pour aucun pays, précisément parce qu'il n'accorde de privilèges à aucun.

Dans l'espoir que vous publierez avec bienveillance la déclaration catégorique ci-dessus, je suis, Monsieur, votre tout dévoué,

RICARDO BECERRA,
Ministre plénipotentiaire des Etats-Unis de Colombie.

II

BUREAU DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA.

New-York, 16 décembre 1884.

A l'éditeur du HERALD :

Comme complément à la dénégation du ministre plénipotentiaire des Etats-Unis de Colombie, M. Ricardo Becerra, auriez-vous la bonté d'insérer dans votre journal la dénégation suivante au nom de notre Compagnie ?

Le commandant H. C. Taylor, conseiller de marine auprès du maire Edson, dans une lettre qu'il lui a adressée le 31 octobre 1884, se sert des mots suivants pour exciter le maire à réunir une convention où serait discutée la question d'une communication interocéanique : — « Le temps, en vérité, est mûr pour agir à ce sujet. Il est bien connu que les agents de la Compagnie française (la Compagnie du Canal de Panama) sont maintenant au Nicaragua en train de faire tous leurs efforts pour obtenir ces concessions qui nous ont été accordées, et, qu'on laisse malheureusement, tomber en déchéance ». La même déclaration a été faite en juillet dernier alors que les promoteurs du Canal de Nicaragua poussaient le Congrès à voter un crédit de 250,000 dollars pour l'usage du département de l'Etat. J'eus alors l'occasion de la démentir. Je réitère de nouveau ici qu'il n'y a pas l'ombre d'un fondement pour une pareille assertion. Notre Compagnie est en train de pousser vigoureusement les travaux à Panama, sans songer le moins du monde au Nicaragua. Je voudrais qu'il fût possible, en discutant ces affaires de canal, qu'on s'en tînt à la vérité et qu'on évitât de faire de fausses déclarations et de faux exposés. Je puis ajouter ici, pour fortifier la position prise par M. Becerra, que M. de Lesseps a déjà saisi l'occasion de démentir dans les termes les plus énergiques que lui ou le gouvernement français ait jamais tenté d'influencer la politique de Panama à l'avantage de la Compagnie du Canal ou des intérêts français dans l'Isthme.

Croyant que vous n'avez aucune intention d'être le propagateur de faux bruits, j'ai confiance que vous insérerez cette dénégation.

Je suis, avec respect, etc.

C. COLNÉ,
Secrétaire du Comité américain.

REVUE DE LA PRESSE

Extrait du « Journal of Commerce » *de New-York.*

Le peuple des Etats-Unis ne veut pas payer pour le creusement d'un canal à travers le Nicaragua. Des essais répétés ont été faits pour l'intéresser à un tel projet. Il a toujours fermé ses poches toutes les fois que quelqu'un a essayé de lui emprunter un dollar sous prétexte de quelque concession alléchante de la part de cet Etat.

Rien n'a été plus effectivement battu par ses propres démérites que le projet d'ouvrir un canal maritime à travers ce pays à l'aide des efforts associés des particuliers. Chacun pouvait voir qu'il n'y avait pas d'argent à y gagner, surtout après que M. de Lesseps se fut mis énergiquement à l'œuvre sur son canal de Panama. S'il y avait peu de probabilité que le canal de Nicaragua serait profitable, comme placement de fonds, alors qu'il n'aurait pas de concurrent, il y en avait encore moins pour qu'il devînt une affaire productive avec le futur canal de Panama comme rival.

Nous ne craignons pas de dire qu'il y a peu de citoyens des Etats-Unis qui n'aient pas chassé de leur esprit tout projet d'un canal par le Nicaragua — s'ils y avaient jamais songé — depuis que la première pelletée de terre a été enlevée de l'isthme de Darien par l'indomptable Français. Si la France s'était enrôlée dans l'œuvre comme dans une entreprise nationale, il est admissible que la jalousie américaine contre les empiètements étrangers aurait pu s'éveiller. La doctrine Monroë est à l'état latent dans le

cœur américain. Mais cette doctrine n'est compromise en aucune façon par la bonne volonté de notre peuple lorsqu'il permet à M. de Lesseps et à ses amis d'obtenir autant d'argent qu'ils peuvent et de creuser autant de canaux qu'il leur plaît entre les océans Atlantique et Pacifique.

Il existe un bon sens général en notre pays auquel on peut se fier, croyons-nous, pour que chaque chose soit faite en son temps. A notre avis, ce serait ne pas choisir son temps que de susciter des obstacles au canal de Panama.

Les Américains jouiront des avantages de ce canal tout autant que les Français, et ces derniers supportent seuls tous les risques du travail. Si quelqu'un envie à M. de Lesseps et à ses compatriotes la chance de faire de grands profits en dividendes par ce canal, il n'a qu'à acheter des actions et à partager avec eux les chances de gain. Nous ne pouvons pas nous plaindre que cette faveur ne nous ait pas été offerte, car des actions du canal de Panama ont été proposées il y a longtemps dans tous les Etats-Unis, avec peu ou point de preneurs.

Dans ces conditions, ce serait une folie que de déblatérer contre le canal de Panama comme étant une menace possible pour les Etats-Unis. Encore moins serait-il national de construire tardivement un canal au Nicaragua aux dépens du peuple. Tel est l'absurde projet qu'on dit être contenu dans le traité négocié dernièrement par l'administration avec la république de Nicaragua. Un tel canal coûterait entre 100 millions et 150 millions de dollars (500 à 750 millions de francs), peut-être beaucoup plus. Le Nicaragua fournit une bande de terre de six milles de large qui deviendrait territoire des Etats-Unis, au même titre que le district de Colombie. Cette terre n'aurait pas de valeur particulière, mais elle commanderait le Canal des deux côtés et permettrait à notre Gouvernement de protéger sa propriété à cet endroit. Le soin tout entier de contrôler et de diriger le Canal retomberait sur les Etats-Unis, et ce serait un pesant fardeau. De son côté le Nicaragua recevrait la moitié des droits encaissés. Il serait aussi protégé par son puissant associé contre l'agression étrangère ou les désordres à l'intérieur, puisque ces deux causes pourraient exposer les intérêts du Canal à subir des préjudices. Son peuple retirerait de grands bénéfices du Canal directement et indirectement. Comme quelques autres traités de réciprocité négociés récemment — à en juger par ce qu'on nous en a fait connaître — ce traité avec le Nicaragua est *unilatéral*. Le Nicaragua en retirerait des avantages incontestables; mais tout le risque et la dépense retomberaient sur les Etats-Unis.

En outre, s'il avait été désirable de se lancer dans un travail aussi colossal et aussi douteux, on aurait dû le faire avant que le canal de Panama ne devienne aussi avancé dans le domaine des faits accomplis. Mais à aucune époque ce travail ne s'est recommandé à l'esprit public comme utile. Il n'y a, en réalité, actuellement, aucune raison suffisante à donner pour que les Etats-Unis s'engagent dans une entreprise aussi coûteuse et aussi peu nécessaire. Si les Français sont capables de faire des canaux à travers deux Isthmes — Suez et Panama — sans demander des fonds à leur gouvernement, les Américains devraient être capables de trouver l'argent nécessaire pour un canal à travers le Nicaragua par le moyen de souscriptions particulières. Quand ils auront besoin de ce canal, qu'ils se le payent de cette manière !

Extrait du « Sun » de New-York.

Il n'y a dans le Message du Président aucun passage plus sûr de provoquer des discussions que celui concernant la proposition que l'on fera bientôt au Sénat de ratifier un traité avec le Nicaragua, traité par lequel les Etats-Unis, en leur qualité de nation, sont autorisés à construire un Canal interocéanique, un chemin de fer, et une ligne télégraphique à travers l'Isthme du Nicaragua. Tous les détails de la convention ayant été jusqu'ici tenus secrets, nous ignorons quelles sont les stipulations concernant l'étendue et le caractère des travaux techniques projetés, ou quel est le temps stipulé pour l'exécution du contrat.

On ne nous dit pas non plus si les points extrêmes de la voie maritime projetée, ou si quelques-unes de ses sections doivent être cédés à notre Gouvernement en toute souveraineté, ou si des mesures moins ostensiblement décisives, mais au fond équivalentes, seront prises pour nous donner une autorité exclusive sur le canal qu'une clause bien connue du traité Clayton-Bulwer paraît nous avoir interdite.

Tant que nous demeurerons dans une obscurité complète au sujet des obligations et des concessions d'un traité qui a encore à s'assurer l'acquiescement du Sénat et la confirmation légale de la Chambre des représentants, nous ne pouvons pas savoir si cette entreprise spécieuse ne nous embrouillera pas dans de sérieuses complications diplomatiques et n'aura pas pour conséquence de lourdes et longues saignées au Trésor national, à une époque où l'on devrait s'efforcer d'alléger le fardeau des impôts. Mais bien que ces côtés si importants de l'affaire aient besoin d'être éclairés par de plus amples renseignements, la question fondamentale, celle qui consiste à savoir si, dans n'importe quelles circonstances, un canal par le Nicaragua vaut la peine d'être construit à nos frais, — peut tout aussi bien être soulevée dès maintenant, et résolue une fois pour toutes, par le bon sens et la prévoyance de notre nation. On doit admettre que le Canal de Panama sera achevé ; en ce cas, qu'avons-nous à gagner en construisant une voie maritime rivale, même si la prohibition contenue dans le traité Clayton-Bulwer relativement à la possession exclusive était reconnue comme caduque par les deux parties signataires de ce traité et que nous puissions posséder le canal en toute souveraineté ?

Les principaux arguments en faveur d'une seconde route maritime interocéanique à couper à travers l'isthme du Nicaragua sont au nombre de deux : l'un commercial, l'autre stratégique. On soutient que les conditions atmosphériques habituelles de la baie de Panama rendent l'œuvre de M. de Lesseps presque inutile pour les voiliers, tandis que nulle objection de ce genre ne discréditeraient le *terminus* sur le Pacifique de la route par le Nicaragua. La réponse est faite : le discrédit de Panama est plutôt nominal que réel, car la tendance à substituer les steamers aux voiliers pour les longs voyages a acquis beaucoup d'importance, et aura radicalement transformé notre marine marchande avant que le canal de M. de Lesseps ne soit ouvert. En tout cas, il y a à douter que notre peuple consente à se laisser lourdement imposer afin que notre commerce avec le Pacifique puisse transiter en partie à la voile, au lieu de transiter en totalité par des steamers.

Le prétendu dommage qui pourrait advenir, au point de vue stratégique, est, en réalité, insignifiant, et ne nous fournit aucune raison valable pour creuser une seconde route maritime; la vérité est, qu'en temps de guerre, un canal n'aurait pas plus de valeur que l'autre. Dans n'importe quelle guerre dans laquelle nous ne pourrions pas occuper le Canal de Panama, ou nous en approcher à cause de la supériorité navale de notre adversaire, nous serions également sans pouvoir pour conserver son rival du Nicaragua ou en profiter. Nous pourrions sans doute avoir de fortes garnisons tout le long de la ligne de notre propre route maritime, et en

continuant les chemins de fer mexicains à travers l'Amérique centrale, réussir à envoyer, en temps voulu, des renforts en cas de besoin. Mais comment une occupation militaire des sections terrestres du Canal pourrait-elle assurer à nos bâtiments de guerre le transit interocéanique si les ports des extrémités étaient commandés par les flottes ennemies? Et quel non-sens ce serait de construire des chemins de fer et d'envoyer des troupes au Nicaragua sous prétexte d'augmenter les défenses de la Californie, quand, par les chemins de fer existants, nos troupes peuvent être jetées dans San-Francisco même en moins d'une semaine!

Si l'on ne peut pas donner de meilleure raison pour excuser l'engloutissement de 50 à 100 millions de dollars de l'argent public dans une tranchée au Nicaragua, que la soi-disant importance stratégique de l'affaire pour la protection des Etats du Pacifique, qu'on applique cette somme directement à nos chantiers de construction et aux fortifications de nos ports sur cette côte.

Ce serait le moyen de placer cet argent-là où il serait le plus utile.

Extrait du « Paris. »

(*De son correspondant particulier.*)

New-York, 6 décembre.

C'est sans enthousiasme que la presse des Etats-Unis a accueilli la nouvelle — donnée par le président Arthur dans son message annuel — de la signature d'un traité avec le Nicaragua, en vue de la construction d'un canal interocéanique.

On sait que, d'après la Constitution des Etats-Unis, les traités négociés avec des gouvernements étrangers par le pouvoir exécutif doivent être soumis à la ratification du Sénat. Cette ratification sera-t-elle accordée au traité du Nicaragua? Il est fort douteux qu'elle le soit dans la session actuelle, laquelle se terminera le 4 mars prochain. Mais en supposant que la ratification fût votée tout de suite, cela ne ferait guère avancer les choses. En effet, il faudrait ensuite une loi des deux Chambres pour régler la question, beaucoup plus épineuse, de la construction du canal sous les auspices et aux frais du gouvernement. Or, la Chambre actuelle a refusé, pas plus tard que le printemps dernier, de discuter même une demande de crédit secret de 250,000 dollars, qui se rattachait à certains arrangements mystérieux du ministère des affaires étrangères avec le gouvernement du Nicaragua. Malgré les instances des ministres, la demande n'eut pas de suite. Ce précédent est des plus significatifs.

Il faut bien se dire que la construction du canal de Nicaragua par le gouvernement des Etats Unis soulèverait de graves problèmes administratifs. Cette entreprise colossale nécessiterait un maniement de fonds se chiffrant par centaines de millions Or, dans ces dernières années, le Congrès a maintes fois refusé d'autoriser des travaux publics d'une utilité incontestable, dans la crainte de fournir un prétexte à des spéculations véreuses. On sait aussi ce qui arrive à l'egard de la marine des Etats-Unis. Un des motifs avoués pour lesquels la Chambre des représentants refuse de voter des crédits pour construire des bâtiments de guerre, dont la nécessité est cependant reconnue, c'est qu'elle a la presque certitude que les fonds seraient dissipés sans profit pour le pays.

De cet ensemble de faits, on peut déduire combien serait vive l'opposition à un projet qui ouvrirait la porte à des tripotages gigantesques et à des dilapidations sans limites. Le Congrès a les meilleures raisons du monde pour se méfier de ce « bloc enfariné ».

La concession d'un canal interocéanique à travers le Nicaragua, acquise au gouvernement des Etats-Unis, ne modifie pas, en somme, la situation antérieure. Il y a encore loin de la coupe aux lèvres, et il passera beaucoup d'eau dans le canal de Panama avant que le premier coup de pioche ait été donné dans celui du Nicaragua.

On a beaucoup remarqué que les journaux qui font volontiers étalage de leur chauvinisme américain accueillent très froidement le traité Arthur. C'est le cas du *Sun*, par exemple. Ce journal a coutume de dire, chaque fois que se pose la question du canal interocéanique, que les Etats-Unis, pour des raisons politiques et stratégiques, devraient avoir la haute main sur l'Isthme. Aujourd'hui, toutefois, le *Sun*, dans un grand article fort bien raisonné, s'attache à démontrer l'inutilité du canal du Nicaragua en cas de guerre. A moins, dit-il, que les Etats-Unis ne fussent maîtres de la mer, grâce à une puissante marine, le canal par le Nicaragua n'assurerait pas plus que celui de Panama les communications entre New-York et San-Francisco. A quoi servirait d'ailleurs ces communications au point de vue militaire, alors que New-York et San-Francisco sont reliés dès à présent, sur le territoire même des Etats-Unis, par quatre lignes ferrées? Le *Sun* en conclut qu'on ne saurait demander aux contribuables de faire les frais du canal du Nicaragua.

Cet article du journal new-yorkais, qui résumait l'impression produite par le traité Arthur, a été fort remarqué et généralement approuvé. Il fait pressentir quelle vigoureuse opposition le canal du Nicaragua soulèvera au Congrès, en supposant qu'il ne soit pas enterré tout simplement, comme le fut, il y a deux ans, la demande de garantie d'intérêts faite au profit du même projet, par la Compagnie du général Grant et de l'amiral Ammen.

Extrait de « La France »

Le président Arthur a annoncé, dans son dernier message, qu'il avait traité avec l'Etat de Nicaragua pour faire, par la rivière San Juan, le lac de Nicaragua et la rivière del Medio, un canal de navigation maritime entre l'Atlantique et le Pacifique.

Ce traité vient d'être soumis au Sénat, et il est dès à présent certain qu'il ne sera pas ratifié.

M. Arthur, qui va d'ailleurs quitter le pouvoir, poursuit là une très vilaine affaire, qui débute par un manque de foi au traité de Clayton-Bulwer, signé en 1850 entre les Etats-Unis et l'Angleterre, et qui a trait précisément au percement prévu de ce canal, lequel doit être ouvert d'un commun accord entre ces deux pays. Jamais ce traité n'a été dénoncé.

Mais là n'est pas le seul inconvénient de ce projet si déloyalement imaginé par M. Arthur et où il va engager si mal à propos et l'armée et les deniers publics.

Il dit que le Canal, qui coûtera 100 millions de dollars, ou 500 millions de francs, d'après les devis de M. l'ingénieur Menocal, de la marine américaine, le même que nous avons entendu au Congrès international du Canal interocéanique, tenu à Paris, en 1879, sous la présidence de M. de Lesseps, il dit que ce Canal sera fait par le corps des ingénieurs militaires de l'armée des Etats-Unis et payé par le trésor américain.

Où M. Arthur a-t-il vu que la Chambre des représentants, qui est en majorité démocratique, et le Sénat, qui doit, de par la Constitution, approuver le traité avec le Nicaragua, lui donneront l'un et l'autre gain de cause? D'ailleurs, le Congrès va être renouvelé, et ce n'est pas le cas de régler maintenant une affaire si délicate.

Le traité signé avec le Nicaragua est fait en dehors de toutes les règles diplomatiques. Il donne aux Etats-Unis la propriété exclusive de 3 milles ou près de 5 kilo-

mètres de chaque côté du canal, et le contrôle exclusif de l'exploitation. Le Nicaragua aura pour sa part la moitié du produit des taxes et la répression de la contrebande à laquelle le canal pourrait donner lieu.

Les Etats-Unis pourront bâtir des forts à l'entrée et à la sortie du canal, à Greytown, sur l'Atlantique, à Brito, sur le Pacifique, et même au besoin le long du canal.

Le président Arthur outre le fameux principe de Monroë qui dit « que l'Amérique est aux Américains et qu'eux seuls ont voix dans leurs affaires ». Il inaugure une politique internationale d'un genre singulier, et personne ne le suivra, ni la Chambre des représentants, ni le Sénat, ni la majorité du peuple, que cette question laisse indifférente, et encore moins M. Cleveland, qui va prendre les rênes du pouvoir le 4 mars prochain, et répudiera bien vite cette part de l'héritage de son inconséquent prédécesseur.

M. Arthur n'aura pas eu plus de chance dans ce malencontreux projet qu'il a illégalement provoqué, que le général Grant n'en eut quand il voulut mettre indûment la main sur la république Dominicaine, l'annexer aux Etats-Unis, et se faire autoriser pour cela par le Sénat.

Extrait de la « Revue économique et financière ».

L'agitation causée par les paroles du président sortant des Etats-Unis, léguant à son successeur la « question » du Canal de Nicaragua, paraît aujourd'hui calmée. D'ailleurs, si le gouvernement des Etats-Unis faisait revivre cette « question, » il causerait un tort considérable aux entrepreneurs américains aussi bien qu'à ceux d'Europe.

Voici, en effet, l'état des sommes engagées par les entrepreneurs de différentes nationalités. Ces chiffres indiquent que les entrepreneurs ont confiance dans l'œuvre entreprise par M. Ferdinand de Lesseps :

Entrepreneurs anglo-hollandais......	60.000.000
— des Etats-Unis........	34.000.000
— de Colombie.........	2.000.000
— anglais..............	8.000.000
— suédois..............	500.000
— suisses..............	12.500.000
— italiens..............	5.500.000
— français.............	70.000.000
Soit, au total.......	192.500.000

Extrait de la « Cote de la Bourse et de la Banque ».

Les journaux américains font une vive opposition au traité conclu avec le Nicaragua, et trouvent singulier que le président Arthur veuille entraîner les Etats-Unis dans une affaire si peu conforme aux habitudes politiques du pays.

Le président Arthur ne se fait pas, d'ailleurs, d'illusion sur le sort du traité, qui démontre seulement son désir d'être agréable à quelques hommes politiques qui ont compromis leur fortune dans des études préliminaires, alors qu'ils croyaient à l'adoption du Canal de Nicaragua par le Congrès réuni à Paris à l'effet de se prononcer sur les divers projets de percement en présence.

D'autre part, l'idée d'un canal exclusivement américain ne sourit nullement aux hommes politiques anglais qui, dès à présent, déclarent que ce projet est en contradiction formelle avec l'esprit du traité Clayton-Bulwer de 1850.

Mais point n'est besoin, à notre avis, d'aller si loin. Le Canal de Nicaragua est impraticable; les nombreuses écluses qu'il faudrait construire en sont la preuve; en outre, il entraînerait une dépense supérieure à celle du Canal de Panama. Il est donc peu probable que les Américains, avec leur esprit pratique, usent de ce projet.

Extrait du « Gaulois ».

On a reçu, à propos de Panama, une nouvelle importante. Tous les actionnaires connaissent le fameux pic de la Culebra, au moins pour l'avoir vu démesurément grandi sur les cartes qui ont été distribuées lors de la dernière assemblée générale. Eh bien, ce pic n'existe plus, ou, du moins, c'est tout comme, au point de vue de la Société. De grands entrepreneurs hollandais, ceux même qui ont creusé le canal d'Amsterdam à la mer, MM. Cutbill, De Lungo et M. J.-C. van Hattum se sont engagés à opérer ce déblai colossale de 13 millions de mètres cubes avant le mois d'octobre 1886.

Je ne crois pas avoir besoin d'insister sur l'importance de ce contrat. A cette heure 25 entrepreneurs de toute nationalité sont à l'œuvre. Tous ces travaux ont un terme fixe, les uns en 1885, les autres en 1886, les autres enfin en 1887. Aucun contrat ne va au delà de ce terme.

Ces arrangements s'appuient sur des garanties effectives, des cautionnements en argent.

Quant à la Compagnie, elle surveille les travaux, les mesure, les paie et elle constitue, pour elle-même sa propre réserve. Elle a, en effet, sur le terrain même de l'isthme, tout ce qu'il faut en hommes et en matériel pour prendre la place de ceux de ses entrepreneurs qui pourraient manquer à leurs engagements.

Extrait de « l'Economiste français ».

Nous avons sous les yeux le Message adressé au Congrès par le Président des Etats-Unis encore en exercice, c'est-à dire par M. Arthur, lequel, en sa qualité de vice-président, remplaça *ipso facto* M. Garfield lorsque celui-ci eut succombé dans les circonstances tragiques que chacun sait.

Une des bizarreries de leur Constitution fait que les Etats-Unis ont deux présidents : l'un, M. Arthur, qui réside encore à la Maison-Blanche, et l'autre, M. Cleveland, qui s'installera à sa place dans quelques semaines. Le premier appartient au parti républicain et l'autre au parti démocrate, qui revient ainsi au pouvoir après en avoir été exclu pendant plus de vingt années consécutives. Dans de pareilles circonstances, le Message de M. Arthur ne saurait guère offrir qu'un intérêt rétrospectif : c'est en quelque sorte le testament d'un parti qui disparaît de la scène politique pour quatre années au moins, et sans doute pour un temps beaucoup plus long...

Il est douteux que le Congrès ratifie ce traité (traité offert par le Nicaragua). Aux Etats-Unis, on s'est rendu compte, comme ailleurs, des difficultés techniques qu'offre le percement par le Nicaragua, et d'ailleurs la question a changé de face depuis le creusement de l'isthme de Panama. Les Américains, après avoir été hostiles d'abord, dans leur grande majorité, à la pensée de ce travail gigantesque, se sont réconciliés avec son exécution, et au fur et à mesure qu'elle avance, ce nouveau sentiment se prononce davantage.

Les journaux du Nord se distinguaient, il y a trois années, par la violence de leurs attaques contre le projet par Panama et l'âpreté du langage dont ils usaient vis-à-vis de son illustre auteur. Leur ton a bien changé depuis; c'est tout au plus si de temps à autre ils expriment quelques regrets fugitifs sur le sort des projets avortés par le Nicaragua ou l'isthme de Tehuantepec, tandis qu'ils s'étendent avec complaisance sur les mérites du canal de Panama. Il ouvre, disent-ils, aux Etats-Unis

une route directe vers l'Australie, où leur commerce pourra désormais accéder d'une façon bien plus rapide que le commerce anglais, que les produits américains rencontrent un peu partout sur leur route et dont ils subissent l'écrasante concurrence. Le Canal de Panama permet encore aux marchandises des Etats-Unis d'aborder sans détour sur les côtes du Pacifique, sur celles notamment de l'Amérique du Sud, de la Colombie, du Chili, du Pérou : autant de contrées avec lesquelles l'Union ne laisse pas, malgré la lamentable faiblesse de leur marine marchande, de faire déjà un important trafic.

LE 49e VOYAGE EN ÉGYPTE DE M. FERD. DE LESSEPS

Extrait du « Petit Journal »

Pour la quarante-neuvième fois, M. Ferdinand de Lesseps vient de traverser la Méditerranée, se rendant au pays des Pyramides et du Canal de Suez. Cette fois, en mer, le grand Français a marqué l'anniversaire de sa naissance, et c'est un Anglais, un membre du Parlement, — le fait est au moins curieux à noter, — qui, en Egypte, a fêté Ferdinand de Lesseps, célébrant le trentième anniversaire de la concession du Canal maritime donnée par Mohammed-Saïd.

Quand on songe aux hostilités de l'Angleterre, aux moyens honteux que ses politiciens employaient pour nuire à l'œuvre que les Français avaient entreprise en Egypte, pour l'empêcher d'aboutir, et qu'on entend maintenant des Anglais parler comme ils parlent, en vérité, cela donne à la persévérance, à l'énergie de Ferdinand de Lesseps et de ses actionnaires, un caractère de grandeur étrange.

Les actionnaires, deux fois par an, lorsqu'ils vont toucher leurs dividendes, et lorsqu'ils regardent la cote taxant entre 1,900 et 2,000 francs les actions qu'ils ont eues à 500 francs, jouissent de leur récompense bien méritée.

La récompense de Ferdinand de Lesseps, elle est dans ces paroles prononcées par un Anglais considérable, par un membre du Parlement, M. Laing, le 30 novembre dernier, dans un dîner qui réunissait les membres de la commission internationale en Egypte :

« Il y a aujourd'hui trente ans, a dit M. Laing, s'adressant à notre illustre compatriote, vous receviez de Mohammed-Saïd la concession pour creuser un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge. Bien des changements, et des plus importants, sont survenus depuis cette époque : des découvertes scientifiques ont été faites, l'intercourse entre les peuples a été développé, le domaine de la civilisation s'est étendu.

« Aujourd'hui, ici, les représentants des grandes puissances maritimes de l'Europe sont unis à la France pour assurer l'extension des bienfaits de la grande œuvre à laquelle votre nom sera à jamais associé...

« Nos efforts doivent tendre à favoriser le libre intercourse des peuples de ce monde, à étendre le règne de la paix et de la bonne volonté, à développer ainsi les meilleurs intérêts de l'humanité et de la fraternité universelle des hommes.

« J'ai donc l'honneur de vous offrir nos félicitations pour l'événement dont ce jour est l'anniversaire et de vous exprimer notre respect et notre estime les plus sincères, pour vous personnellement, et notre admiration pour l'œuvre dont vous êtes l'auteur, et à laquelle votre nom est indissolublement attaché. »

Bien que tardif, l'hommage au grand Français, à la France, est agréable à enregistrer. Il n'y a donc pas au monde que la ténacité britannique? Et il est bon de le dire et de le redire.

L'exemple sera-t-il suffisant? La leçon profitera-t-elle? On en pourrait douter, à voir ce qui se passe chez nous-mêmes, pour le Canal de Panama. L'œuvre est semblable à celle de Suez, peut-être même moins difficile, au point de vue des problèmes techniques à résoudre, qui donnera au moins les mêmes résultats, qui est destinée, en conséquence, à enrichir notre pays, qui est dirigée par le même homme, le même Ferdinand de Lesseps, et nous voyons cependant rééditer les mêmes formules malveillantes dont on se servait à l'époque où le creusement du canal de Suez se faisait, en employant presque les mêmes mots, et en ayant d'ailleurs des intentions identiques.

Mais les actionnaires et les obligataires de Panama sont de la même trempe que les actionnaires et les obligataires de Suez. Les « petits capitalistes » qui sont venus jadis à l'appel de M. de Lesseps et que M. de Lesseps a aussi largement récompensés qu'il l'avait promis, sont accourus à l'appel nouveau, et c'est la « légion » de ces petits capitalistes, solide, inébranlable, sourde aux attaques intéressées, résolûment persévérante, qui a accompli l'œuvre glorieux et fructueux du canal de Suez et qui accomplira l'œuvre glorieux et fructueux du canal de Panama.

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Les navires rapides. — On a lancé, à Glasgow, du chantier de MM. John Elder and Co, un grand steamer nommé *Etruria*, construit pour la Compagnie transatlantique Cunard, dont la flotte ne comprend encore qu'un bâtiment des mêmes dimensions, l'*Umbria*.

Ces deux vapeurs sont en acier, et leurs formes rappellent celles des yachts de la marche la plus rapide. Ils mesurent 520 pieds (158 m. 50) de longueur, 57 pieds (17 m. 37) de largeur et 40 pieds (12 m. 19) de creux. Leur gros tonnage est de 8,000 tonnes.

L'*Umbria* et l'*Etruria* ont cinq ponts; ils portent trois mâts en acier et sont gréés en barque. Le nombre des passagers de première classe qu'ils pourront recevoir est de 720.

Les machines dont ils sont munis sont du type *compound* vertical à cylindres renversés et à condenseurs par surface. Deux cylindres ont 105 pouces (2 m. 66) de diamètre, et le troisième mesure 71 pouces (1 m. 80) de diamètre; la course des pistons est de 5 pieds (1 m. 83). Les chaudières, en acier, sont au nombre de neuf, et comportent 72 foyers. La force que développeront les machines sera de 12,500 chevaux.

Les constructeurs et les armateurs comptent que l'*Umbria* et l'*Etruria* pourront accomplir normalement la traversée de Liverpool à New-York en six jours et sept heures. — (*Revue-Gazette Maritime et Commerciale*.)

FRETS

Paris, 30 décembre 1884.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Pérou)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala	60 fr. et 10 0/0	—
La Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	22 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbon)	20 —	
Callao	24 —	
Panama	24 —	
Iquique	22 —	
Acapulco et Parana	24 —	
San-Francisco (Californie)	17 —	
Colon (charbons)	14 —	

RETOUR DU PACIFIQUE SUR L'EUROPE :

Restaient à San-Francisco :

Pour Cork et le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers : nav. angl. *Honaumar* (1,119 ton.; pren. des grains, à 35 sh.)

San-Francisco, 29 novembre. — Après un mois de stagnation complète, notre marché aux frets semble se réveiller, et il s'est fait quelques engagements à 25 sh. par nav. en bois, et 30 sh. par nav. en fer. L'abondance du tonnage disponible ne permet pas de prévoir des prix plus rémunérateurs.

Dans l'Orégon, il a été affrété quelques navires en fer à 45 sh. pour Cork.

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 30 DÉCEMBRE 1884

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(100 FR. VERSÉS)
15 décembr. ..	485 486.25 487.50 486.25	en liq. : ... au 15 : 486.25	419 419.50	240 239 240	314 315	322 320 319 318
16 — ..	486.25 485	en liq. : 485 au 31 : ..	419.50 419	239 238 237.50 237	314 312.75 312.50 312	316
17 — ..	485 486.25 485 483.75 482.50	en liq. : ... au 31 : 485 483.75	419 418 417.50 415 418 50 419	237 236 235	312 314 312 311.50 311	317 316.50 316 315.50 315
18 — ..	482.50 483.75 482 50 481.25	en liq. : ... au 31 : 482.50 481.25 482.50	418 417 416 415.75	237 238 239 238	310 309.50 309 308.50 308 307.50 307 306.50 306 305 308.50 307.50 305 305.50	315 313 312.50 312 311.50 311.25 311 310
19 — ..	485 482.50 481.25	en liq. : ... au 31 : 482.50 481.25 482 50	416	237 236 235 236.50 235	305 304 303 302 300 295 290 295 300 298 300 298.75	308 303.50 300 293 300 303.50 304 302.50
20 — ..	480 478.75 480 478 75 477.50 478.75 480 478.75	en liq. : ... au 31 : 480 477.50 480	415 414 412.50 410 412.50 415	235	298.95 299.75 300 300.75 301 50	305 304 303 304 305 306 307 306
21 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
22 — ..	480 478.75 480 481.25 480 481.25	en liq. : ... au 31 : 480 478.75 481.25	415 416 418	235	302 302.75 303 303.50 304 304.50 305	305 306 307 308.50 309.75
23 — ..	483.75 485 483.75 482.50	en liq. : ... au 31 : 480 481.25	418 416	235.50 236	305 305.25 306 305	307.25 309 309.25
24 — ..	482.50 483.75 482.50 481.25 482.50 483.75 482.50	en liq. : ... au 31 : 482.50 480 481.25	415	237 236 238	305 304 303.50 303 301 300 299 300 301	309.50 309 308 307 306 305 303.50 303.25
25 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
26 — ..	482.50 481.25 482.50 483.75	en liq. : ... au 31 : ...	418	.....	301.75 300 299 300 301 300	305 303.50
27 — ..	480 481.25	en liq. : ... au 31 : 481.25	417 415	237 236 235.50 235	305 304 303 302.50 302 301.25 303.50	304 303.50 304.50
28 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
29 — ..	481.25 480 481.25 482 50	en liq. : ... au 31 : 480 481.25	415.75 415 414.25	235	303.50 302 303.50 302.75 303.50 304 305 306 307	305.50 305.75 306 307 308
30 — ..	483.75 482.50 485	en liq. : ... au 31 : 482.50 483.75	415 410 405 410 413.75	236 235 234 232 50	307 306.50 305 304 303.75	309 309.50 309.75 308.25 307.50 307.75 308 308.25 307.50 306.50 306.25

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 130. Jeudi 15 Janvier 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

Abonnements pour tous pays : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

—

M. Victor de Lesseps, membre du Comité de direction et du Conseil d'administration, M. Théodore Motet, membre du Conseil d'administration, et M. Etienne Martin, Secrétaire général de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama, ont quitté Paris le 16 janvier se rendant à Southampton, où ils s'embarqueront pour l'Isthme le 17, sur le steamer *Moselle*.

Une dépêche de Panama nous apprend la mort à Panama, le 2 janvier, de Mme Dingler, femme de M. Dingler, Directeur général des travaux du Canal interocéanique, qui avait accompagné son mari dans l'Isthme.

Cette nouvelle épreuve, qui atteint M. Dingler dans ses affections de famille les plus chères, n'a diminué en rien son énergie et son activité admirables.

Il a télégraphié qu'il était plus que jamais attaché à l'œuvre du Canal interocéanique, qui reste le but de sa vie et qui sera la consolation de sa grande douleur.

M. Ferdinand de Lesseps, en faisant part de cette triste nouvelle à l'Académie des Sciences, a rendu publiquement hommage à la grande force d'âme de l'homme qui vient de donner au personnel de l'Isthme, qu'il dirige, un si remarquable exemple d'abnégation dictée par le sentiment du devoir.

M. Ferdinand de Lesseps a été l'interprète des sentiments qu'ont éprouvé, dans cette cruelle circonstance, la direction, l'administration et le personnel de notre Compagnie.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 27 décembre 1884 au 15 janvier 1885.

—

(Opp. 275) — Sur une obligation provisoire 3 0/0, libérée, n° 555.557.

(Opp. 276) — Sur une action au porteur, n° 145.716.

(Opp. 277) — Sur trois actions au porteur, nos 144.234, 420.890, 498.473. — Sur une obligation provisoire 4 0/0, n° 102.737.

MAINLEVÉES

Signifiées du 27 décembre 1884 au 15 janvier 1885.

—

(Opp. 181) — Sur trois obligations provisoires 3 0/0, libérées, nos 17.548, 17.549, 260.314.

(Opp. 186) — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 205.307 et 205.308. — Sur deux actions au porteur, nos 507.082 et 507.083.

(Opp. 255) — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 287.188.

(Opp. 269) — Sur six obligations 3 0/0, au porteur, nos 369.831 à 369.836.

Dans notre précédent numéro, nous avons publié un dessin représentant le profil en travers du col de la Culebra, afin de montrer l'importance du contrat passé avec une Société d'entrepreneurs Anglo-Hollandais qui ont déjà fait de grands travaux en Europe, et notamment le canal d'Amsterdam à la mer, MM. Cutbill, de Lungo et Van Hattum.

Une erreur typographique nous a fait dire que l'importance du travail à terminer par ces entrepreneurs en octobre 1886 était de **18** millions de mètres cubes : elle est en réalité d'environ **13** millions de mètres cubes.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

QUATRIÈME TIRAGE — 15 DÉCEMBRE 1884
170 OBLIGATIONS

Le quatrième tirage des obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le lundi 15 décembre 1884, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 170 obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

41.351	à	41.375	25
80.751	à	80.775	25
88.751	à	88.775	25
125.376	à	125.400	25
162.776	à	162.800	25
171.476	à	171.495	20
205.426	à	205.450	25
			170

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu à partir du jeudi 15 janvier 1885, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

PAYEMENT

DU CINQUIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 0/0

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 5 (de 12 fr. 50), échéant le 15 janvier 1885, sera payé à partir du jeudi 15 janvier, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 70, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

LES TRAVAUX

Dans le rapport qu'il a présenté aux actionnaires le 23 juillet 1884, M. Ferdinand de Lesseps, disait :

« L'effort, évidemment considérable, consistait en l'étude, la commande, l'exécution et l'envoi du matériel.

« Nous sommes heureux d'avoir à vous annoncer qu'il ne reste plus à attendre que 1.500 wagons, 28 locomotives, 1 drague marine, 10 dragues à déversoir, 12 dragues américaines, 3 hopper barges, 10 clapets à mains, 34 chalands, 25 locomobiles, 20 excavateurs, 68 pompes, 50 plans inclinés, 50 groupes de 126 lampes pour l'éclairage des travaux de nuit, des chalands et bateaux pour l'approvisionnement des chantiers, dont le nombre sera déterminé selon les besoins, quelques appareils de perforation et de dérochement. Tout ce matériel ne représente qu'une dépense de 35 millions de francs environ.

« Tout le reste du matériel nécessaire est dans l'Isthme actuellement, ou va y arriver. »

Les commandes et expéditions de matériel ont eu, depuis cette époque, leur cours régulier, conformément au programme arrêté avec M. le directeur général des travaux.

Voici la nomenclature des commandes et expéditions faites en Europe depuis le 1er août 1884.

COMMANDES

En août. — 10 cabanes simples, 5 cabanes doubles; 1,560 mètres cubes de planches, madriers et bois de charpente, en pitchpine; 46 pompes centrifuges à déblais, avec rechanges; 1 pompe pour alimentation de réservoirs; 25 machines mi fixes pour chantiers, avec accessoires; 1,500 wagons de terrassement de 6 mètres cubes, en fer.

En septembre. — 28 locomotives-tenders de 27 tonnes, avec rechanges; 1,500 tonnes de ciment Portland, première marque; 1.000 lampes à pétrole avec accessoires, pour l'éclairage de nuit des chantiers; 1 drague marine de la force de 250 chevaux, et 3 bateaux-porteurs ou hopper-barges, de 220 mètres cubes, avec rechanges, pour la baie de Panama; 15,000 pioches et 15,000 pelles; 30,000 manches de pioche et 30.000 manches de pelle; tourteaux de rechange et griffes en acier, pour excavateurs; matériel divers de voie de 0m,50.

En octobre. — 1,480 tonnes de briquettes de charbon; 6,000 tonnes de charbons; 1,200 brouettes de terrassement; 2,000 wagonnets basculants, à la voie de 0m,50, avec pièces de rechange; 10 dragues à déversoirs, de la force de 180 chevaux; 50 kilomètres de voie hybride de 0m,50, avec accessoires; 1,400 croisements et 1,400 aiguilles mobiles, pour voie de 0m,50; 13 forges portatives à double vent; 30 machines mi-fixes compound de 80 chevaux, pour les pompes à déblais; 600 tonnes de chaux hydraulique; 1 pompe à vapeur avec chaudière, pour l'hôpital de Panama; 178 m. c., 50 de bois d'épinette; 25,000 kil. de minium; 25,000 kil. de blanc de céruse; 30.000 kil. de graisse, suif et huile; 20,000 kil. de déchets de coton et chiffons.

En novembre. — 24 vérins hydrauliques à chariot; 600 tonnes de chaux hydraulique; 9,000 mètres de chaînes-câbles; 30,000 mètres de tuyaux en fonte, pour conduites d'eau; 4 excavateurs grand modèle, pouvant faire normalement 2,000 m. c. de déblais par jour; 1,000 tonnes de ciment de Portland, 1re marque; 30 ro-

binets sphériques et 32 robinets-vannes en fonte, pour tuyaux de 0m40; 6 pompes à volant; materiel divers de voie de 1m515; 1,500 mètres de courroies de transmission; 67,500 kilogrammes de graisse, suif et huile; 60,000 kilogrammes de déchets de coton et chiffons; 6,250 kilogrammes de cordages en chanvre et aloès.

En décembre. — 1,300 tonnes de chaux hydraulique; 12 excavateurs de 2,000 m. c.; 500 tonnes de poudre comprimée, dont 450 tonnes à provenir des poudreries nationales françaises; 100 godets de rechange, des maillons, boulons, etc., pour dragues de 60 chevaux; 11,600 feuilles de zinc laminé; 34.000 kilogrammes de cuivre jaune; 27.500 kilogrammes de cuivre rouge; 1,500 kilogrammes de fil de laiton, cuivre rouge ou plomb; 500 kilogrammes de clous à doublage et 500 kilogrammes de rivets en cuivre rouge ou jaune; 2,750 feuilles de tôle de fer; 900 feuilles de tôle d'acier; 570 pièces de toile à voile et de toile à cadre; 400 bâches imperméables; 10 bateaux-porteurs à clapets, de 120 m. c.; 64 chaînes à godets pour excavateurs de 2,000 m. c.; 5 500 mètres de tuyaux en tôle d'acier galvanisée de 0m40, pour transport de déblais par l'eau; 1,200 bouées en tôle de fer galvanisée, pour supporter ces tuyaux; 5,300 lampes à pétrole, pour chantiers; 50 tonnes de céruse et minium; 150 tonnes de briquettes; 5 pompes pour scaphandres.

EXPÉDITIONS

En août. — 10 treuils à vapeur; 20 forges portatives; 2 dragues de 180 chevaux; 33 tonnes de cuivre, laiton, étain, etc.; drague marine de 250 chevaux, avec pièces de rechange et 120 brasses de chaîne (partie par ses propres moyens de Renfrew (Ecosse), le 26 août, arrivée à Panama le 24 novembre, après passage par le detroit de Magellan); 4 remorqueurs de 50 chevaux; 1 hopper-barge parti pour Panama par le détroit de Magellan, avec pièce des rechange, 195 brasses de chaîne et 20 tonnes de fer (durée de la traversée, du 28 août au 27 novembre;) 1,583 tonnes de charbons et briquettes.

En septembre. — 1 remorqueur de 150 chevaux, parti pour Panama par le détroit de Magellan, avec pièces de rechange (durée de la traversée, du 1er septembre au 20 novembre); 34 wagons de terrassement de 4 mètres cubes; 503 tonnes de fer en barres; 10 forges portatives; 50 tonnes de tonnes; 1,942 tonnes de rails et éclisses; 48 tonnes de boulons et crampons; 2 remorqueurs de 150 chevaux; 2 remorqueurs de 50 chevaux; 3,695 tonnes de charbons et briquettes.

En octobre. — 1 remorqueur de 150 chevaux; 137 tonnes de fer en barres; elindes, godets, etc., de rechange pour excavateurs; 2 dragues de 180 chevaux; 15 tonnes de chaînes, boulons et crampons.

En novembre. — 51 tonnes de céruse et minium; 3,000 pioches; 13 machines mi-fixes; 10 kilomètres de voie hybride; 10 locomobiles avec rechanges; 977 tonnes de charbons.

En décembre. — 13 forges portatives; 15,050 pelles; 2,000 pioches; 10 kilomètres de voie hybride; 150 wagonnets de terrassement; 15 locomobiles avec rechanges; 2 dragues de 180 chevaux; 28 tonnes de suif, graisse et huile; 1,000 tonnes de ciment de Portland; 1,957 tonnes de chaux hydraulique; 50 tonnes de poudre comprimée; 150 tonnes de briquettes

En janvier. — 60,000 manches de pelle et pioche; 7,000 pioches; machinerie de 2 dragues; 2 pompes à déblais; 3 pompes d'alimentation; 916 wagonnets de terrassement; 125 crics; 10 kilomètres de voie hybride; 200 croisements de voie et 1,400 aiguilles; 1,000 lampes à pétrole; 61,042 kilogrammes de chaines et accessoires; 6 locomotives de 3 tonnes 1/2 à la voie de 0m,50; 1,200 brouettes.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 2 janvier 1885, par steamer *Para.*
M. DÉRIGUY (Charles).

De Saint-Nazaire, le 6 janvier 1885, par steamer *Washington.*
MM. BÉRANGER (Vincent),
BERGERON (Eugène),
BOYER (Charles),
BUTARD (Louis),
DELILLE (Louis),
GARAT (Paul),
GEUTÈS (Louis),
LEGADRE (Jean-Marie).

LE PROJET DE CANAL PAR LE NICARAGUA

TÉLÉGRAMMES

Agence Reuter

New-York, 13 janvier 1885.

Le *New-York Times* publie une dépêche de Washington, disant qu'un sénateur, qui a fait un calcul minutieux, est certain que le traité avec le Nicaragua n'obtiendra pas la majorité nécessaire des deux tiers des votants du Sénat.

Daily News

New-York, mardi (de son correspondant).

Un calcul minutieux montre qu'il y a assez de sénateurs opposés au traité avec le Nicaragua, pour assurer sa defaite, si un vote a lieu pendant cette session.

Extrait du « Sun », de New-York

S'il existe dans notre pays un corps quelconque qui ait autorité pour décider si l'entreprise du Nicaragua offre le moyen le plus sûr de placer le capital national dans le but de favoriser nos intérêts commerciaux, c'est la Chambre de Commerce de la ville de New-York. Ce corps a déjà, après une discussion approfondie, condamné le traité espagnol, et aujourd'hui des personnages influents, dans le Congrès et au dehors, attendent ses conclusions sur l'opportunité de placer une énorme somme d'argent dans le projet de canal par le Nicaragua. La convenance de s'embarquer dans une colossale spéculation de canal, étant données les circonstances actuelles et les conditions du projet, est simplement une question de politique intérieure et d'avantages commerciaux. Il est satisfaisant de sentir que des marchands sagaces et des vétérans de la finance ne peuvent se laisser duper par les déclamations creuses d'un patriotisme exubérant et les supputations exagérées des bénéfices futurs. Ils traiteront l'entreprise du Nicaragua comme ils ont traité la convention avec l'Espagne, comme une simple question de faits qu'il faut peser, examiner à fond et pour laquelle il faut, avant tout, se demander : « Ce canal fera-t-il ses frais? »

En premier lieu, parmi les points qui doivent être examinés par la Chambre de commerce de New-York dans l'affaire du projet du Nicaragua vient la question du coût. Nous espérons qu'elle ajournera la discussion de cette question, jusqu'à ce qu'on lui apporte d'amples matériaux pour un devis de dépenses complet et digne de foi. Déjà la publication du traité, imposée par l'opinion, a fait surgir bon nombre de renseigne-

ments. Nous avons, par exemple, le rapport du major Mac Farland, du corps des ingénieurs des Etats-Unis, supprimé par l'administration Grant à cause de sa franchise incommode — rapport qui donnait comme minimum de la dépense pour le canal projeté 140 millions de dollars (700 millions de francs), quoique l'auteur eût à dessein omis de faire entrer en compte d'importantes sources de dépenses, et qu'il eût, pour certains facteurs de ses évaluations, accepté les données mal fondées des promoteurs du projet. Par exemple, en arrivant à son estimation de 90 millions de dollars (fr. 450 millions) pour le salaire des travailleurs seulement, il prétend que des travailleurs blancs se laisseraient attirer de nos Etats du Nord dans les marais du Nicaragua pour 1 dollar par jour, alors que le Canal de Panama est obligé de payer beaucoup plus cher pour le travail des nègres importés des Indes Occidentales. Nos nègres du Sud n'accepteraient pas de travailler à meilleur compte que leurs camarades noirs de la Jamaïque, et aucun entrepreneur de canal n'offrirait à nos citoyens blancs une somme moindre que celle qu'on paie aux ouvriers de couleur. Donc on doit multiplier par trois le calcul de M. Mac Farland sur ce point.

Nous obtenons ainsi des chiffres renversants, 270 millions de dollars (fr. 1 milliard 350 millions) pour la main-d'œuvre seulement.

Il y a un autre aspect de la question que le major Mac Farland a négligé, mais que les hommes d'affaires auront besoin d'examiner soigneusement avant de donner leur sanction au projet du Nicaragua. C'est la somme absolument indéterminée, exigée pour l'expropriation des droits particuliers sur les terres d'un bout à l'autre sur une bande de terre de 2 milles 1/2 de largeur et longue de presque deux cents milles. Car on remarquera que tout ce que nous obtenons du gouvernement du Nicaragua,— en retour de l'immense dépense impliquée dans la construction, la conservation et la protection du canal et de ses ports des extrémités, jointe à un joli pot-de-vin presque égal au revenu entier du Nicaragua pendant deux ans — est ce que les hommes de loi pourraient décrire comme un droit de nue-propriété, droit qui est même exercé en temps de paix par le Nicaragua, alors que nous avons le privilège de le défendre en temps de guerre.

Après avoir acheté tout ce que le traité nous donne, nous avons encore à payer chaque pied de terre que nous occupons le long de la route du canal projeté. Or, il est d'importance capitale de découvrir qui possède ces terres et à quel prix elles sont possédées, et de s'assurer si des mesures n'ont pas été prises dans le traité lui-même pour favoriser les vues des spéculateurs de terrains en obligeant notre Gouvernement à se conformer à une ligne particulière d'excavation.

Il est évident qu'il n'y a pas à aller chercher des renseignements précis à ce sujet auprès de l'un ou de l'autre des Gouvernements intéressés, mais qu'il faut les faire naître de recherches privées, puisque même M. F. A. Pellas, dont le nom figure dans une clause étonnante du traité, et qui a écrit au *Sun*, soi-disant pour nous éclairer sur les affaires du canal, a oublié, — ce qui parait inexplicable, — d'apporter avec lui une copie d'un contrat qui lui donne un monopole de navigation intérieure à vapeur pendant dix ans encore au Nicaragua.

Puisque M. Pellas, soit dit en passant, figure sur la liste imprimée des conseillers qui ont proposé ce traité, que le général Zavala — dont il est le secrétaire — a signé au nom du Nicaragua, nous sommes naturellement plus impressionnés par ses omissions et ses faux-fuyants que par ses vagues assertions et ses assurances expansives.

Ainsi, on nous dit que les dettes du Nicaragua, accumulées avant 1877, et consolidées à ce moment, ont presque été liquidées ; mais on ne nous dit rien de la dette non consolidée créée depuis cette année pour différents motifs, et surtout à cause de l'excès des dépenses sur le revenu. De plus, M. Pellas nous informe qu'en 1878 le gouvernement du Nicaragua, poussé par un noble désir de déjouer la spéculation sur les terres, a passé une loi prohibant toutes les concessions futures de terrain à 3 milles des bords du fleuve San Juan ; mais il oublie de mentionner quelle portion de cette étroite bande de terre cédée par le traité, avait déjà été occupée lorsque ladite loi a été promulguée. M. Pellas ne nous dit pas non plus si l'on a pris de pareilles mesures édifiantes en ce qui concerne les terres situées sur les bords du lac Nicaragua et du Rio del Medio.

Il est clair, d'ailleurs, que quelqu'un est excessivement intéressé à engager notre Gouvernement à ne pas s'écarter de la route fixée par la concession Menocal ; car M. Pellas attire naïvement l'attention sur le fait que l'envoi du lieutenant Menocal pour faire les études originales d'après le traité est en harmonie avec le désir sérieux du gouvernement de Nicaragua ; ce qui veut dire probablement que sa nomination était une condition du traité.

Il est probable qu'une personne, ayant l'esprit porté aux recherches, fera une visite au Nicaragua, visite qui profitera beaucoup à notre pays.

En attendant, il n'y a rien d'urgent dans cette affaire du canal. Puisqu'on a attendu un demi-siècle, on peut attendre quelques mois de plus, jusqu'à ce que la nouvelle administration, qui aura à creuser la tranchée, si on la creuse, puisse avoir une occasion d'en calculer le coût, et jusqu'à ce que le département de la marine, que l'on chargera probablement de débourser les fonds nécessaires, passe en des mains moins intéressées à l'exécution du projet de canal par le Nicaragua.

Extrait de « La Liberté »

Nous empruntons à la *Revue-Gazette maritime et commerciale* le très intéressant tableau que voici sur les conditions toutes différentes de percement des canaux de Panama et de Nicaragua :

Conditions des travaux d'art.	Canal de Panama	Canal de Nicaragua
Longueur	74	292 kilomètres
Grandes écluses	0	20
Portes de marée	une à Panama	une à Brito
Barrages	1	5
Ports ou aqueducs	2	17
Longueur des parties du canal en remblais	0	37 kilomètres dont 380 mètres dans le fleuve même.
Durée du passage	12 heures	6 jours.

Après un exposé aussi clair, la cause peut être considérée comme entendue et jugée. Nous doutons fort que les navires de commerce préfèrent une navigation de six jours à un trajet de douze heures, pour l'unique satisfaction d'être agréable au président Arthur.

Ajoutons qne les travaux se poursuivent avec la plus grande activité et sans obstacles, malgré la mauvaise saison.

Au 30 décembre, il avait été extrait 10,105,318 mètres cubes de terre sur le tracé du canal.

L'ISTHME DE PANAMA

IL Y A 30 ANS ET AUJOURD'HUI

Extrait de l' « Exploration »

Depuis une trentaine d'années seulement, le passage de l'isthme de Panama a subi trois phases distinctes, ou plutôt trois transformations complètes.

A l'époque, peu éloignée de nous, où l'appât du métal précieux, la *fièvre de* l'or, poussait des troupes d'émigrants en Californie, la traversée de l'isthme américain se faisait partie sur des embarcations, partie sur des mulets, en suivant une route dangereuse où des bandits s'embusquaient pour dépouiller les heureux mineurs de leurs sacs à pépites, ou les trop confiants émigrants de leur petit capital ou de leur pacotille.

Depuis 1855, on passe l'isthme dans les confortables wagons du chemin de fer de Panama ; en 1888, on pourra le traverser sans quitter le salon du paquebot à la corne duquel flotte le pavillon de la mère-patrie.

Sans remonter à des temps trop anciens, voyons comment on traversait l'Amérique centrale il y a seulement trente-trois ans.

En 1851, cinq voyageurs, parmi lesquels se trouvait l'ingénieur français M. de Herrypon, arrivaient à Chagres avec un nombreux bagage. Après s'être approvisionnés, ils débarquèrent sur l'une des plages qui avoisinent le fort San Lorenzo, à l'embouchure du rio Chagres.

A cette époque, deux tout petits vapeurs remontaient cette rivière ; mais ils ne faisaient leur service que quand le rio coulait à pleins bords et quand il se trouvait réuni un nombre de voyageurs suffisant pour que cela valût la peine de chauffer un de ces *steam launch*.

Nos voyageurs arrivaient à la saison sèche, qui dure de janvier à août ; il leur fallut donc fréter des embarcations indigènes. Ces canots, de toutes grandeurs, étaient halés à terre : les uns creusés dans un tronc d'arbre, semblables à des pirogues caraïbes, les autres construits à l'européenne.

Tous ces bateaux étaient entourés par une foule de mariniers de toute couleur, de nègres surtout, qui offrirent aux voyageurs de les transporter jusqu'à Gorgona, les canots ne pouvant en ce moment — on était en mars — remonter jusqu'à Crucès, faute d'eau.

Nos compatriotes, après de longs débats, finirent par s'entendre avec des nègres de Saint-Domingue, qui leur louèrent deux canots de quatre à cinq mètres de longueur, — de vrais joujoux comme on voit, munis d'un tendelet et manœuvrés par un patron et deux rameurs.

A cette époque, il fallait être bien armé pour oser traverser l'isthme de Panama ; aussi avant de partir le patron noir fit-il des recommandations toutes spéciales à ses passagers, tout en chargeant lui-même un lourd revolver américain à six canons. En effet, en ce temps-là, il ne se passait pas de jour où il n'y eût sur la rivière quelque vol ou quelque assassinat. Quinze jours avant l'arrivée des Français, quatre individus et trois femmes avaient été égorgés pendant leur sommeil, et les assassins, non contents de les dépouiller, avaient commis mille atrocités sur leurs cadavres.

Les rives du rio Chagres, vers son embouchure, sont peu élevées, ce qui les rend sujettes aux inondations. La végétation y est basse ; mais, plus à l'intérieur, on voit la forêt grandir et le sol se couvrir d'immenses figuiers et de groupes de hauts palmiers.

Pendant qu'ils naviguaient lentement, nos voyageurs purent observer que les eaux du rio Chagres, dont la largeur est à peu près celle de la Marne près de Paris, sont encore saumâtres à quatorze milles de l'océan Atlantique, c'est-à-dire au village de Gatun, où ils arrivèrent à sept heures du soir et où ils se couchèrent, tant bien que mal, dans leurs canots mêmes.

A deux heures du matin ils reprirent leur marche ascendante et arrivèrent à *Los dos Hermanos* pour déjeuner. Un grand bateau mis à sec sur la plage, couvert d'un toit et percé d'une porte, composait l'unique habitation de ce lieu et s'intitulait modestement *American Hotel*.

Au delà de *Los dos Hermanos*, la végétation est plus belle et plus variée. L'élévation des berges, empêchant leur inondation, rend le climat de l'intérieur du pays beaucoup moins malsain qu'on ne serait porté à le croire quand on visite le village de *Navy Bay*, aujourd'hui Colon-Aspinwall, — point que les ingénieurs du chemin de fer interocéanique ont adopté pour terminus sur l'Atlantique, afin d'éviter le port de Chagres, qui eût exigé des travaux dispendieux pour devenir accessible aux navigateurs.

Il était quatre heures du soir quand les canots arrivèrent au village de San Pablo, où l'on s'arrêta ce jour-là. A partir de ce point il fallut substituer la gaffe à l'aviron, ou plutôt la perche à la pagaye, la rivière au-dessus de San Pablo offrant de nombreux rapides et étant encombrée d'arbres engagés dans la vase, de ces *snags* si redoutés des pilotes des steamers du Mississipi.

Nos voyageurs débarquèrent dans un « American Hotel », dont les murs étaient de bambous et de feuilles de palmier, comme ceux de toutes les huttes ou *ajoupas* du pays. Ils passèrent la nuit dans un hamac, et avec le jour ils reprirent leur navigation, qui se termina sans accident fâcheux, bien que, un peu avant d'arriver à Gorgona, les canots eussent dû franchir des rapides réputés dangereux.

En ce temps-là presque toutes les maisons du village étaient des « Hôtels Américains », et quels hôtels ! Quelques-uns étaient en planches, la plupart en bambous. C'est là qu'il fallait faire marché avec des muletiers pour le transport des voyageurs et de leurs bagages jusqu'à Panama, c'est-à-dire jusqu'à la mer Pacifique. Après bien des déboires nos compatriotes finirent par s'entendre avec un *arriero*, qui leur fit payer cinquante-six francs par mulet de selle et trente francs par quintal espagnol, — 46 kilos, — pour le transport des menus bagages sur une distance d'environ neuf lieues. Pour les gros bagages et les pièces un peu volumineuses, la route était si difficile qu'il fallait les transporter à l'épaule. Ce transit par *cargador* coûtait alors 63 fr. le quintal espagnol. C'était aussi au moyen de *cargadores*, portant un long bambou sous lequel était suspendu un hamac, qu'on transportait les femmes et les malades. Ce voyage coûtait 150 fr. Au reste tous ces prix étaient très variables ; car au retour, — huit mois après, — nos compatriotes payèrent 90 fr. par mulet, et on leur assura que le mois précédent cette rançon avait atteint deux onces d'or.

Le lendemain, à neuf heures, les voyageurs étaient en selle sur une route, ou plutôt par un sentier, qui traversait de splendides forêts. Le chemin n'était pas trop mauvais alors ; mais il était facile de constater que pendant la saison des pluies il devait être absolument impraticable. De même que sur les rives de la rivière on rencontrait, de temps à autre, de ces « American Hotels », qui, situés en pleine forêt équatoriale, avaient l'apparence de véritables coupe-gorge, ce qui n'empêchait pas que tout rafraîchissement s'y payait au poids de l'or, bien qu'il fût absolument exécrable.

Dans l'après-midi, les cavaliers firent halte près d'une colline appelée le Morro de Fuerza, où, dans une de ces *auberges des Adrets* américaines, ils obtinrent une

méchante assiette de riz, du mauvais biscuit et une bouteille de vin détestable pour la somme de sept dollars, soit 36 fr. 75 de notre monnaie !

A sept heures du soir, ils entrèrent dans l'American Hotel de Dominica pour y passer la nuit, et là ils rencontrèrent des voyageurs, qui, moins heureux qu'eux, avaient eu à subir toute sorte de vexations et de mésaventures.

La route de Dominica à Panama est unie et facile, aussi les Français l'eurent-ils bientôt achevée. Ils entrèrent alors dans un faubourg entouré de vergers et de cultures, et bientôt ils furent à Panama même.

Ils avaient été favorisés, et cependant ils avaient mis *cinq grands jours* à faire un trajet que le chemin de fer actuel fait en *trois petites heures ;* encore n'avaient-ils pas tous leurs bagages et durent-ils attendre quelques jours pour rentrer en possession des équipages que transportaient les *cargadores*. Enfin, non seulement ils avaient perdu beaucoup de temps, mais encore ils avaient fait de très grosses dépenses.

Cet état de choses dura jusqu'au 29 janvier 1855. Ce jour-là un chemin de fer fut livré à l'exploitation. Ce *railrood* avait été concédé le 15 avril 1850 à une Compagnie américaine, constituée à New-York en 1849. Il fut commencé en 1851 par le colonel G. M. Totten, qui en a dirigé les études et la construction. Depuis lors la traversée de l'isthme de Panama est chose facile pour les voyageurs, dont le nombre va toujours croissant, à tel point que sur un capital de sept millions de dollars, la Compagnie peut distribuer des dividendes qui atteignent seize pour cent du capital versé par les actionnaires.

Mais, si le passage des voyageurs et de leurs bagages est maintenant facile, le transit des marchandises en transbordement est moins aisé et est encore des plus onéreux. C'est pour aplanir cette dernière difficulté et supprimer rupture de charge, qu'en 1879 un aréopage, composé des économistes et des savants les plus illustres du monde, a décidé, en principe, l'ouverture du canal interocéanique, qui permettra aux navires de tous les pays du globe de passer d'un océan à l'autre à travers l'isthme américain.

A l'appel de M. Ferdinand de Lesseps, une société toute fraçaise, dite *universelle*, se constitua à Paris en février 1881 pour le percement du canal à niveau constant et à ciel ouvert, qui, avec celui de Suez, complètera le *chemin de grande ceinture du monde*.

ANDRÉ BRESSON.

LA MARINE MARCHANDE AMÉRICAINE

ET

LES BLÉS DE CALIFORNIE

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale ».

Nous avons eu plusieurs fois l'occasion de signaler l'intelligente activité que déploient les Américains du Nord pour rendre à leur marine marchande l'importance qu'elle avait autrefois, avant la guerre de Secession.

Le relevé du seul trafic des blés californiens montre le progrès déjà accompli.

Nous empruntons au *Sémaphore* de Marseille les lignes suivantes, très instructives :

« La Californie, l'Orégon et Washington Territory, « sur la côte du Pacifique, ont exporté pendant l'année « fiscale dernière 30,058,334 boisseaux de blé dont « San Francisco à lui seul a expédié 24,477,363 bois- « seaux.

« Pour transporter cette colossale quantité en Eu- « rope, il a fallu charger 400 grands navires qui ont « doublé le Cap-Horn.

« En 1883, on a employé 440 navires, dont 110 sous « pavillon américain, tandis qu'en 1884, des 400 navires « expédiés, 195 naviguaient sous pavillon américain.

« Dès que le Canal de M. de Lesseps fonctionnera, « ce trafic, qui sera encore plus considérable en 1888 « ou en 1889, sera absorbé par le Canal de Panama, « car la distance moyenne parcourue par les 400 na- « vires a été de 16,000 milles chacun, et le temps qu'ils « ont mis pour faire le trajet a été en moyenne de *quatre* « *mois*. Le Canal réduira le trajet, par vapeur, à une « *vingtaine de jours*. »

Il y a, dans cette note, deux faits très remarquables. D'abord, le développement de la part prise par le pavillon américain dans un mouvement maritime déterminé, augmentation proportionnelle de presque 100 pour cent, et ensuite ce que ce détail présente pour l'exploitation du Canal de Panama.

Nous disons *détail*, puisqu'il ne s'agit, en somme, que d'une unique marchandise expédiée en Europe par un seul port. Ainsi, en 1883, 440 « grands navires » ont transporté en Europe des blés de San-Francisco en allant doubler le Cap-Horn, en effectuant un voyage de quatre mois. Si le Canal de Panama avait été ouvert, ces 440 navires auraient accompli leur voyage en vingt jours. « Dès que le Canal de Panama fonctionnera, dit le rédacteur du *Sémaphore*, le trafic sera encore plus considérable. »

Voyons, si le Canal de Panama était ouvert, ce que donneraient les seuls 440 grands navires ayant transporté des blés de Californie en 1883.

D'abord, ces 440 navires, pour aller prendre les blés californiens, auraient passé le Canal de Panama, de même que les navires allant prendre les blés de l'Inde passent le Canal de Suez ; c'est donc sur 880 navires que la perception aurait été basée.

La taxe de Panama étant de 15 francs par tonne, il suffit maintenant de chercher la capacité moyenne de chacun des 880 navires. Il s'agit ici de « grands navires » ; prenons cependant, pour ne pas nous tromper, la moyenne des navires passant le Canal de Suez, soit 2,000 tonnes. Et nous avons : 880 navires de chacun 2,000 tonnes, soit ensemble 1,760,000 tonnes, lesquelles, à raison de 15 francs par tonne, donnent une recette de 26 millions 400,000 francs, non compris la taxe des passagers, les droits de pilotage, halage et stationnement prévus à l'acte de concession.

La perception de 30,000 francs par navire, qui est d'ailleurs proportionnelle à celles que paient les navires passant le Canal de Suez, et qui paraît lourde, représente cependant une grande économie pour l'armateur, ainsi que nous allons le démontrer :

Nous venons de voir, dans la Note du *Sémaphore*, que les 440 navires venus en Europe par le Cap-Horn avaient parcouru une route moyenne de 16,000 milles marins chacun, et mis quatre mois à accomplir leur voyage, ou 120 jours, et que, par le Canal de Panama, le « trajet sera réduit à une vingtaine de jours ». Doublons ce dernier chiffre ; mettons 40 jours (pour tenir compte de la différence qu'il peut y avoir entre un vapeur à passagers qui marche à grande vitesse, et un vapeur de commerce qui se presse moins). Prenons donc 40 jours, pour être sûrs de ne pas nous tromper, et nous constatons que la voie du Canal de Panama fait gagner au navire 80 jours. Or, un navire à vapeur coûte, par chaque jour de navigation, entre 1,000

et 4,000 francs. La dépense de 1,000 francs est la moindre possible.

La seule économie du trajet représente donc, au minimum de la dépense, pour chacun des 440 navires de 1883, 80,000 francs; en payant chacun 30,000 francs au créateur du Canal de Panama, aux actionnaires, le navire économise, à chaque voyage, 50,000 francs, — sans parler de l'économie d'assurance et de la possibilité, pour le navire, de faire quatre voyages par an au lieu d'un.

Ainsi, le seul trafic des blés de Californie assure au Canal de Panama, la première année de son ouverture, — puisque ce trafic existe actuellement, — une recette minima de 26,400,000 francs. C'est, à 5 0/0, la rémunération d'un capital de 528 millions de francs.

Il nous a paru curieux de constater que le passage, par le Canal de Panama, d'une seule marchandise provenant d'un seul des ports américains du Pacifique, *suffirait*, dès la première année, pour rémunérer presque le capital de la Compagnie et ses emprunts, et que tout le reste du trafic, déduction faite des seules dépenses d'administration, se traduirait en dividendes.

Il n'est pas douteux que, par le fait seul de l'ouverture du Canal, de l'abréviation de la distance et du progrès normal des affaires, le trafic se trouvera, dans quatre ans, au moins doublé, et ce serait alors, de ce chef seulement, une recette de plus de 50 millions.

On ne peut pas faire la moindre étude de détail sur l'avenir du Canal de Panama, sans arriver mathématiquement à des prévisions chiffrées qui dépassent toujours l'impression première ressentie. En prenant la plume, pour étudier les chiffres du *Sémaphore*, nous n'avions pas prévu toute la conclusion. Cette conclusion est pourtant inévitable, et nous en soumettons, on le voit, les éléments à nos lecteurs.

Un an avant l'ouverture du Canal de Suez, un personnage considérable disait à M. Ferdinand de Lesseps, — qui a d'ailleurs rappelé le propos dans une conférence publique — : « Jamais vous ne verrez passer dans le Canal de Suez plus d'un million de tonnes, et vous ne toucherez jamais plus de 10 millions de francs par an ! » — Le Canal de Suez en est à un trafic de 8 millions de tonnes, avec 12 millions de tonnes à prendre au Cap de Bonne-Espérance, et qui viendront sûrement au Canal égyptien au fur et à mesure de l'abaissement des tarifs.

Pour le Canal de Suez, il y a la concurrence des voiliers qui font le tour du Cap de Bonne-Espérance, et qui *ne peuvent ni remonter ni descendre la Mer Rouge*, à cause de l'absence absolue de vent.

A Panama, ce sera le contraire : des deux côtés les vents sont éminemment favorables aux voiliers, et dès le premier jour, en conséquence, tout navire quelconque, quel que soit son gréement, quelle que soit sa forme, abandonnera la longue et périlleuse route du Cap Horn pour adopter nécessairement la voie nouvelle, plus courte, plus sûre et plus économique.

JACQUES BERTIN.

FRETS

Paris, 12 janvier 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Pérou)............	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Isley).	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil......	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala.	60 fr. et 10 0/0	—
La Libertad............	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala. . . .	55 f. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie).	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbon)....	22 — 6	
Callao	23 —	
Panama.	24 —	
Iquique.....................	22 — 6	
Acapulco et Parana..........	24 —	
San-Francisco (Californie)......	18 —	
Colon (charbons).	12 à 14 —	

RETOUR DU PACIFIQUE SUR L'EUROPE :

Restaient à San-Francisco :

Pour Cork et le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers : nav. fr. *Petit-Bourgeois* (541 ton.), c. Palvadeau (pren. des grains à sh. 30); nav. am. *Alfred-Watts* (2.044 ton.; pren. des blés à sh 27,6 ou sh. 2,6 en moins si pour un port direct)

Pour Liverpool : nav. am. *Oregon* (1,431 ton.; pren. des grains à sh. 26.3; option de Dublin à sh. 27, et de Cork et le Royaume Uni ou le Havre et Anvers, à sh. 28.9).

Pour Cork et le Royaume-Uni : st. fr. *Bordeaux*, c. Phelipot (pren. des blés p. compte de l'armement).

Plus : nav. fr. *Seine* (735 ton.), c. Moizau (Voir le *Journal du Havre* du 9 décembre).

Restaient à Portland (Or.) :

Pour le Royaume-Uni et le Havre ou Anvers : nav angl. *Western-Belle* (pren. des blés à sh. 40 ; *Cheeseborough* (pren des blés, à sh. 38 9) ; *King-Cenric* (pren. des blés à sh. 36 3).

Valparaiso, 14 novembre. — Sont arrivés ici :

3 novembre, nav ital. *Egilda-B.*, ven. de Gênes avec produits p. compte français.

5 nov. : nav. angl. *Duncraig*, ven. de Fleetwood, en 118 jours, avec charbon pour compte parisien.

11 nov. : nav. angl. *Kingdom-of-Saxony*, ven. de Rangoon, en 144 jours avec riz, p. compte français.

Le nav. fr. *Emilie*, parti le 8, p. Iquique, charger des nitrates pour compte de l'armement (Bordeaux), a acheté 25,000 qtx 95 0/0, à 2 50 dollars le quintal.

On a vendu les deux chargements de charbons arrivés pour compte français : 1,970 ton. Tanfield Moor pour Coquimbo; 1,430 ton. Orell steam, à 16 liv. st. pour Iquique.

Nous avons ici et sur la côte 79 000 ton. disponibles.

Dans ces chiffres sont compris les nav. fr. *Mizapore*, à Arica; *Victorine* à Coquimbo, *Galathée* et *Gustave*.

Il a été expédié d'Iquique et ses calètes, en octobre : 1 057,706 qx nitrate de soude, dont 22,190 par nav. fr. *Caroline*, p. Hambourg; 14,037 p. nav. fr. *Breiz-Izel*, p. Belle-Isle; 10,197 par nav. belge *G.-C. Gilbert*, p. Cadix, à ordres.

Portland (Or.), 12 *décembre*. — Notre marché aux frets, qui était resté très lourd, depuis un mois, semble se réveiller. Les navires en er sont cotés sh. 45 p. le R.-Uni ; pour chargement janvier ils n'obtiendraient que sh. 42 6.

L'on a affrété : — Pour le Royaume-Uni et le Havre ou Anvers : nav. angl. *E.-L.-Pettingil*, *Carrie-Winslow* et *Western-Belle*, pren. des blés à sh. 40 ; *Cheeseborough*, pren. des blés à sh. 38 9 ; *King-Chenric*, pren. des blés à sh. 36 3. — Pour le Royaume-Uni ou un port du Continent, entre Bordeaux et Hambourg : nav. angl. *Bessie-Markham*, pren. des blés à sh. 45 ; *Kelvin*, pren. des blés à sh. 40 — Pour le R.-Uni ou le Continent : nav. angl. *Woodfield*, pren. des blés à sh. 45.

— Restaient à San-Francisco :

Pour Cork et le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers : nav. fr. *Petit-Bourgeois* (541 ton.), c. Palvadeau (pren. des grains à sh. 30).

Pour Liverpool : nav. am. *Oregon* (1.431 ton. : pren. des grains, à sh. 26 3 : option de Dublin, à sh. 27, et de Cork et le R -Uni ou le Havre et Anvers, à sh. 28 9).

Plus : nav. fr. *Seine* (735 ton.), c. Moizan. (Voir le *Journal du Havre* du 9 déc).

Pour Cork et le Royaume-Uni : st. fr. *Bordeaux*, c. Phelipot, pren. des blés p. compte de l'armement.

San-Francisco, 9 décembre. — Pendant un violent coup de vent qui a soufflé ici, dans la nuit du 6 au 7 courant, le nav. fr. *Petit-Bourgeois*, c. Palvadeau, a été considérablement échauffé par le frottement, et la *Seine*, c. Moizan, a eu trois plaques enfoncées et a éprouvé d'autres avaries graves.

Du 12 déc. — Les affaires ont été calmes, cette semaine ; mais les cours sont très tenus. Les navires en bois sont cotés sh. 25 à 28 9 p. le R.-Uni et le Havre et Anvers, et ceux en fer, sh. 35 p. le R.-Uni, à ordres. En somme, si la demande se réveillait, l'on ne tarderait pas à inscrire de la hausse.

Nous avons dans le port 70,125 ton. en charge, contre 69,401 l'an passé, même époque, et 114,059 ton. disponibles, contre 134,268. Il est attendu, dans les six prochains mois, 148,668 ton., contre 170,475 en 1883.

— Restaient à Portland (Or) :

Pour le Royaume-Uni et le Havre ou Anvers : nav. angl. *E.-L.-Pettingill*, *Carrie-Winslow* et *Western-Belle* (pren. des blés, à sh. 40) ; *Cheeseborough* (pren. des blés, à sh. 38 9) ; *King-Cendric* (pren. des blés à sh. 36 3).

Pour le Royaume-Uni ou un port du Continent, entre Bordeaux et Hambourg : nav. angl. *Kelvin* (pren. des blés, à sh. 40).

Pour le R.-Uni ou le Continent : nav. angl. *Woodfield* (prenant des blés à sh. 45).

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 31 DÉCEMBRE 1884 AU 14 JANVIER 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(150 FR. VERSÉS)
31 décembr. .	483.75 482.50 485 486.25 487.50	en liq. : ... au 31 : 485 487.50 486.25	413 415 417 417 413 412	236 235 234 232 50 230 233 235 232	305 303.75 302 303 302 301 302 303.50 301	305 308 305 307.50 308 306 306.50
1er janvier. . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
2 — . .	485 487.50 486.25 487.50	en liq. : 486.25 au 15 : ..	412 413 411 412	235 233	303 301	303.25 304 304.50 305 305.50
3 — . .	487.50 488.75 490 488.75 487.50 486.25 485	en liq. : 488.75 490 487.50 au 15 : ...	413 412	233	301 303 305 301 305	308 309 309.75 310 311
4 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
5 — . .	482.50 483.75 485 483.75 482.50	en liq. : ... au 15 : 486.25 483.75	413.75 415 417.50 415 413	235 236 235	305 307	310 309 310 309 308
6 — . .	482.50 483.75 485	en liq. : ... au 15 : 483.75	417.50 415 417.50 417.75	235	310 308 308 307.75 307 310	310 311 312.50 313
7 — . .	480 476.25	en liq. : ... au 15 : ...	418	236 235	310 308	310 311
8 — . .	480 481.25 478.75	en liq. : .. au 15 : 480 478.75	418	235 236	310 308 305 307	311 311.75 312 311 310
9 — . .	481.25 478.75 477.50	en liq. : ... au 15 : 478.75 477.50	417.50 418	235.50 235.25 235 236	305 307 308 308.25 308.50 309 307 306	309 310 309 310
10 — . .	477.50 478.75 476.25	en liq. : ... au 15 : 478.75 476.25	418 418 50	236 237 238 239 238.75 240	307.50 308 309	311
11 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
12 — . .	476.25 475 476.25 477.50	en liq. : ... au 15 : 476.25	418 419.50 420	241 245 247 246.50	310 311 311.50	312 313 312 312.50 313 314 312
13 — . .	478.75 480 478.75	en liq. : ... au 15 : 478.75 481.25	420	245 246 245	307.50 306.25 306 305.25 307.50 310 306 310 310.25 310 50 310.75 311	307.50 305 310 314.50 312 314 315
14 — . .	478.75 480 481.25	en liq. : ... au 15 : 481.25	420 419.50 420	243 237 240 237	312 315	314 313 315 315.50

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 131. Dimanche 1er Février 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

TÉLÉGRAMME

Barbades, 30 janvier 1885.

MM. Victor de Lesseps, Théodore Motet et Etienne Martin, viennent de passer, en route pour Colon, tout étant bien à bord.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 14 au 27 janvier 1885.

(Opp. 278) — Sur dix coupons n° 5 (échéance du 15 janvier 1885) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 102.661 à 102.670.

(Opp. 279) — Sur une action au porteur, n° 447.579.

(Opp. 280) — Sur une obligation 3 0/0, au porteur, n° 34.938.

(Opp. 281) — Sur quatre coupons n° 8 (échéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur, nos 211.641 à 211.643, 492.476. — Sur deux coupons n° 5 (échéance du 15 janvier 1885), d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 36.731 et 36.732.

(Opp. 282) — Sur une action au porteur, n° 417.205.

MAINLEVÉE

Signifiée du 14 au 28 janvier 1885.

(Opp. 218) — Sur quarante coupons n° 4 (échéance du 15 juillet 1884) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 52.261 à 52.300.

REJET DU TRAITÉ AVEC LE NICARAGUA
PAR LE SÉNAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Le Sénat des Etats-Unis, après un certain nombre de séances secrètes consacrées à l'examen du traité que le président Arthur avait projeté avec le gouvernement du Nicaragua, a mis en discussion, pour qu'une solution aboutit, la question de l'adoption ou du rejet du traité proposé.

Les observations échangées pendant les séances secrètes faisaient prévoir le rejet du projet.

Les partisans du traité proposèrent en conséquence de ne rien décider et de renvoyer la discussion à une date postérieure au 4 mars, c'est-à-dire après l'installation du nouveau Président de la République dernièrement élu, M. Cleveland, et la réunion du nouveau Congrès.

La motion d'ajournement ayant été proposée, le Sénat l'a rejetée, exprimant ainsi son désir de procéder à un vote décisif sur la question.

Le traité projeté ayant ensuite été mis aux voix, au scrutin, la majorité des deux tiers qui aurait été nécessaire pour l'adoption n'a pas été obtenue.

Le projet de traité avec le Nicaragua est donc écarté par le Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord.

LA MARCHE DES TRAVAUX

Décembre 1884

Les documents parvenus à l'administration de la Compagnie, à Paris, sur le mouvement des chantiers pendant le dernier mois de l'année 1884, nous permettent de fournir à nos lecteurs quelques intéressantes indications. Le dernier mois de l'année, généralement consacré à des révisions, à des arrêtés de compte, à des inventaires et règlements de travaux, est très laborieux : c'est ainsi que s'explique, sans doute, le retard relatif avec lequel les rapports et notes sur les travaux de décembre ont été expédiés du bureau central de Panama.

Il importe d'ajouter, en outre, qu'au fur et à mesure que les chantiers se développeront en activité dans l'Isthme, que l'on entrera dans la période de grande et pleine exécution, les tableaux, états et documents divers destinés à renseigner la Direction sur les résultats acquis exigeront plus de temps à être dressés, vérifiés et arrêtés sur les lieux, en conséquence à parvenir à l'administration centrale.

D'un autre côté, la Direction, pendant le voyage du Directeur général des Travaux, lui a demandé de transmettre désormais ses rapports et ses renseignements, d'après des formules nouvelles, plus complètes, surtout mieux appropriées à la période d'exécution, et cette modification exigera elle-même un peu plus de temps.

Les totaux des cubes, par exemple, transmis en bloc, télégraphiquement, en un chiffre, avaient paru suffisants, parce qu'il ne s'agissait que d'un simple renseignement brutal, que des rapports ultérieurs, analysés dans le *Bulletin*, venaient ensuite expliquer.

Cette manière de procéder a eu des inconvénients, et à l'avenir, le cube exécuté pendant un mois, ne sera signalé qu'avec des explications, permettant de mieux se rendre exactement compte de l'effet accompli, du résultat réel obtenu. Il y a satisfaction, par exemple, dans certain cas, à constater un cube relativement restreint, mais fait dans une partie difficile, rocheuse, dure, et par des moyens extraordinaires, comme il peut y avoir intérêt, dans d'autres cas, à prémunir les actionnaires contre l'impression exagérée qu'ils ressentiraient d'un cube total très élevé, mais facilement obtenu dans un terrain exceptionnellement favorable.

La sincérité avec laquelle l'administration de la Compagnie a communiqué au public, à ses actionnaires, jusqu'ici, chaque mois, une dépêche télégraphique, signalant sans explication le total du cube exécuté pendant le mois précédent, a déjà servi de prétexte, parfois, à des appréciations malveillantes ou erronées, ou simplement inexactes.

Il y eut un moment où, dans l'intérêt de la bonne et rapide marche des travaux, du meilleur effet utile de l'emploi des machines, M. le directeur général ordonna le transport de Colon à Gatun, par le Chagres, des deux grandes dragues américaines qui travaillaient dans les terrains faciles du bas pays. Il était à prévoir que pendant les deux semaines que ces grandes dragues mettraient à effectuer leur voyage, elles ne produiraient pas un centimètre cube de déblai. Eh bien, nous pourrions citer des appréciations, émanant de personnes parfaitement au courant de l'intelligente et fructueuse manœuvre exécutée, et qui, loin de tenir compte de l'incident, en usèrent, en abusèrent, pour argumenter d'une diminution de cube dont ils savaient la cause.

Nous avons reçu, à cette occasion, d'un honorable ingénieur, une note rectificative, ou plutôt explicative, qu'il nous offrait de reproduire dans le *Bulletin*. Nous n'avons pas publié cette note en son temps, parce que nous ne désirons pas, conformément d'ailleurs à la volonté formellement exprimée de M. Ferdinand de Lesseps, entrer en polémique avec des adversaires dont les attaques finiront bien par céder devant les faits accomplis, et qu'il ne nous conviendrait pas d'alimenter, par nos réponses mêmes, par nos redressements, des campagnes dirigées contre les actionnaires de la Compagnie, campagnes parfois ardentes, excessives, dont le but nous échappe souvent, ou dont nous connaissons trop les motifs parfois.

En ce qui concerne les travaux, l'exécution matérielle du Canal, nous pensons que les rapports annuels du Conseil d'administration aux actionnaires et les simples relevés sommaires, bi-mensuels, que nous donnons dans le *Bulletin*, suffisent pour les actionnaires intéressés surtout à la prompte et sûre exécution de l'œuvre, et se souciant peu, — du moins l'espérons-nous ainsi, — des circulaires, des lettres manuscrites et autographiées, et des journaux qui leur sont adressés avec une générosité suspecte, et simplement (comme cela se faisait pendant la période de la construction du canal de Suez), pour décourager les porteurs ou servir quelque intérêt diamétralement opposé à l'intérêt de l'entreprise.

Dans l'avenir, comme par le passé, nous ne cacherons rien à nos lecteurs des événements qui s'accomplissent dans l'Isthme, et nous continuerons, avec le même calme, sans nous préoccuper des attaques de parti pris, encore moins des excitations calculées, à énumérer les résultats obtenus, à prévoir, autant que cela est possible en pareilles matières, les effets des mesures prises, soit en Europe, soit à Panama, pour le percement de l'isthme américain

Seulement, désormais nos comptes rendus de travaux cesseront d'être une nomenclature pour prendre la forme d'une causerie, où il nous sera loisible, d'une part, d'expliquer tels détails techniques qui pourraient demeurer obscurs si on se contentait de les énoncer, et, d'autre part, de donner à chaque fait acquis toute son importance pratique, et rien que cette importance.

Par exemple, pendant la deuxième quinzaine de décembre, des incidents de premier ordre se sont produits dans l'Isthme, qui passeraient inaperçus si nous nous contentions de les signaler.

Le grand chantier d'Emperador, qui avait été jusqu'à ce moment dirigé par un entrepreneur énergique, un ouvrier de la première heure, mais travaillant en régie intéressée, c'est-à-dire « pour le compte de la Compagnie », a été transformé, aux termes d'un certificat spécial, nouveau, en chantier indépendant, libre, et l'entrepreneur, maître de son temps et de ses ouvriers, agira sous sa seule responsabilité.

Cette modification est importante, en ce qu'elle détruit toute incertitude, et quant à la dépense, et quant à la date de l'achèvement. Les machines en travail sur ce chantier ont dû, nécessairement, être arrêtées, pour que l'on put procéder à la vérification minutieuse du travail fait, suivant l'ancien système et la mise en train du système nouveau.

Cet arrêt n'a pas excédé une quinzaine, — le deuxième de décembre ; — peut-être avec quelques journées de janvier.

Un autre incident, plus important encore, est la prise de possession immédiate du chantier de la Culebra par les entrepreneurs anglo-hollandais, MM. Cutbill, De Lungo, Watson et Van Hattum. Là, tous les chantiers ont dû être suspendus pendant le mois, ou la plus grande partie du mois. Ces entrepreneurs, qui se sont engagés à livrer leur tâche complètement achevée en octobre 1886, l'année prochaine, avaient hâte, cela se conçoit, de s'installer, pour commencer immédiatement.

Cependant, d'après les informations qui nous sont parvenues, malgré l'arrêt partiel ordonné des chantiers d'Emperador, le 15 décembre, et malgré la suspension

totale des chantiers de la Culebra, pendant tout le mois, le cube total des autres chantiers atteindra 500,000 mètres.

Nous ferons remarquer à nos lecteurs, ici, combien deviendra délicate, à mesure que la période de pleine exécution se développera, la question du cube exécuté. Comme il n'y a plus dans l'Isthme, actuellement, que des entrepreneurs, et que le payement de ces entrepreneurs est basé sur le cube fait, constaté.

Ces vérifications du cube, élément principal des contrats intervenus, de plus en plus nombreuses, exigent des travaux de plus en plus compliqués, et il peut même arriver, parfois, que pour ne rien distraire de leur force en mouvement, des entrepreneurs en plein labeur demandent un sursis de vérification. Dans ce cas, le cube mensuel inscrit serait incomplet, et le cube du mois suivant, grossi, dépasserait la réalité de l'effort possible.

C'est à cause de cela que nous donnerons chaque mois, dans le *Bulletin*, à larges traits, au moyen des documents de toute sorte qui nous seront parvenus, — et tels qu'ils nous seront parvenus, sans en dissimuler ni les lacunes à remplir, ni les insuffisances à compléter, — le tableau des résultats obtenus pendant le mois précédent, avec le cube exécuté, non plus en un chiffre sec, brutal, télégraphique, mais avec des explications complémentaires, destinées à en faire ressortir l'intérêt.

La grande et heureuse modification intervenue dans l'exploitation du chantier d'Emperador et l'installation rapide des entrepreneurs anglo-hollandais à la Culebra, méritaient, nous semble-t-il, une mention particulière, d'autant qu'elles expliquent le rendement de décembre. Si nos lecteurs, en effet, veulent bien se reporter au *Bulletin* du 1er janvier 1885, il y verront que le cube exécuté pendant la première quinzaine de décembre atteignait déjà 400.000 mètres et qu'en conséquence, sans les deux incidents que nous venons d'analyser, la progression prévue eut été atteinte.

C'est en décembre aussi qu'a été mise en fonctionnement la réorganisation centralisée de la division des ateliers et du matériel, dont le siège principal est maintenant à Matachin. Cette division embrasse tout l'Isthme, coupé en trois sections. Une de Colon à San-Pablo, l'autre de San-Pablo à la Culebra, la troisième de la Culebra à la Boca, c'est-à-dire à la mer Pacifique. Une quatrième section, dite du « matériel flottant, » comprend tout le matériel flottant de l'Isthme. Cette large simplification n'a été possible, que parce que, sur toute la ligne, la Compagnie n'a plus qu'à surveiller les besoins et répondre aux demandes des entrepreneurs en activité.

L'année 1884 s'est donc achevée, conformément au programme présenté aux actionnaires, au nom du conseil, par M. Ferdinand de Lesseps, sans qu'un chantier de l'Isthme soit resté sans entrepreneur. C'est là un résultat dont les hommes du métier, nous le savons, apprécient hautement toute l'importance : ce résultat est la démonstration, par un fait irrécusable, de la solidité du programme élaboré, puisque de toutes les parties du monde sont venus des entrepreneurs demandant à réaliser ce programme, à creuser une partie du Canal et s'engageant à exécuter leur tâche. Si l'ensemble des tâches arrêtées, dont l'exécution successive mène à l'achèvement du canal, était un programme seulement douteux, la Compagnie n'eut pas trouvé des entrepreneurs pour en accepter, à leurs dépens, en risquant leur réputation et leur fortune, la réalisation à date fixe.

Aujourd'hui, toute la longueur du Canal maritime est attaquée par des entrepreneurs ayant chacun étudié et accepté sa tâche. C'est la consécration la plus éclatante, parce qu'elle en est la plus pratique possible, du programme arrêté.

Si, parmi ces entrepreneurs, il s'en trouvait pour un motif quelconque, qui se vissent obliger de suspendre leurs travaux, risquant de compromettre par le non achèvement d'une portion du Canal maritime, l'effet de l'achèvement total prévu, le programme, tel qu'il a été arrêté, suppléera à cette défaillance. Ce programme soumis aux actionnaires, et ponctuellement suivi, comporte, en effet, un ensemble de matériel qui permettrait à la Compagnie, partout, sous tous les points de l'isthme, à chaque instant, de se substituer, par ses propres moyens, à l'entrepreneur en retard sur sa tâche. Les contrats avec les entrepreneurs réservent, sous des formes diverses, ce droit absolu. Voici, à titre d'exemple, le texte d'une clause de contrat : « La Compagnie du Canal se réserve « la faculté de draguer *avec les dragues lui appartenant*, soit qu'elle les fasse fonctionner elle-même, « soit qu'elle les fasse fonctionner par des entrepreneurs « ou des tâcherons, *partout où elle le jugera opportun, et à quelque époque que ce soit...* »

Notons, en terminant cet exposé, que, par une décision spéciale du 16 décembre, le Directeur général des travaux a attribué, pour 1885, aux chefs de drague et de débarquement flottant, des primes effectives et proportionnelles, pour les résultats dépassant 500 mètres cubes par nuit. Maintenant que les chantiers sont installés, l'organisation du travail de nuit est à l'étude. On voit qu'il est déjà pratiqué sur quelques points.

La durée de la journée de travail de jour « sur tous les chantiers et ateliers de la Compagnie » a été fixée à dix heures, et divisée en deux parties : de 6 à 11 heures du matin; de 1 à 6 heures du soir.

En décembre, le nombre des agents, employés et ouvriers dans l'Isthme était de 20,239.

Tel est le résumé des rapports et documents qui nous sont actuellement parvenus sur la marche des travaux en décembre dernier. Nous publierons ainsi, au moins une fois par mois, une étude d'ensemble donnant la physionomie générale des chantiers et signalant les incidents principaux.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 17 janvier 1885, par steamer *Moselle*.

MM. MAITRE (Richard), agent du service des travaux ;
RICHARD (Henri), id.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Octobre 1884.

NAVIRES.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Steamers........	29	45,821 t.	28	45,373 t.
Voiliers	29	7,552	22	3,445
Totaux...	58	53,373 t.	50	48,818 t.

LES PORTS DU NICARAGUA

BRITO ET GREYTOWN

Extrait de « la Revue-Gazette maritime et commerciale. »

Le *New-York-Times* du 16 décembre dernier publie, entre guillemets, ce qu'il appelle « l'Opinion d'un homme de loi occupant une situation exceptionnelle dans la diplomatie » sur le projet de traité avec le Nicaragua.

Nous devons dire que cette publication a produit un certain effet, à cause de la personnalité de l'écrivain que le public de New-York a reconnu.

Il ne nous appartient pas de désigner par son nom le diplomate, l'« homme de loi », dont le *New-York-Times* a publié l'opinion sur le fameux traité que le Président Arthur laisse à son successeur.

Mais nous pouvons analyser cette opinion avec l'impartialité dont nous nous sommes fait une règle en traduisant textuellement les passages caractéristiques.

Le rédacteur ne croit pas que le Congrès actuel des Etats-Unis puisse examiner utilement les divers projets de traités qui lui ont été soumis par le Président qui doit quitter le pouvoir en mars. Il relève ensuite une clause de la constitution de l'Etat du Nicaragua qui rendrait « impossible, suivant lui, un bail ou aucune concession « d'aucune partie du territoire pour une période de plus « de 99 ans », et il ajoute, en conséquence, qu'en droit, « pour pouvoir faire aboutir le traité présenté, lequel « exige une concession absolue, il serait nécessaire de « changer la constitution du Nicaragua. »

Il paraît, d'ailleurs, au dire du rédacteur, que cette modification, indispensable au point de vue du droit, n'a pas été regardée comme « indispensable » au point de vue du fait, par le gouvernement du Nicaragua.

Sans insister sur cette objection de droit, le rédacteur passe donc à l'examen du projet même du canal du Nicaragua, au point de vue pratique, au point de vue des bénéfices. Ici nous traduisons textuellement :

« Il serait déraisonnable de supposer que le place- « ment donnerait des bénéfices à une Compagnie pri- « vée, même sur la base projetée dans le traité..... Le « port de Greytown, qui est un énorme banc de sable, « devrait être creusé avant que le canal ait été de la « plus minime utilité; or, ceci signifie qu'il faut com- « mencer par une dépense prodigieuse. Par consé- « quent il n'y aurait pas à attendre de dividendes im- « médiats. »

Pour nous, qui avons suivi et étudié les travaux du grand Congrès international où, sans exception, tous les projets de canaux à travers l'isthme américain ont été sérieusement examinés, critiqués, défendus et finalement soumis à un vote, nous savions fort bien que la seule création des deux ports d'accès du canal par le Nicaragua, à Brito et à Greytown, nécessiterait, comme difficulté et comme dépense, un effort presque aussi important que le creusement entier du Canal maritime de Panama.

Bon nombre de marins et d'ingénieurs et des membres du *Congrès* ont considéré la création de ces ports comme *impossible*. Le mot est trop fort. La vérité, c'est que pour creuser ces deux ports, il faudrait dépenser une somme supérieure à la dépense du Canal maritime, et qu'une fois les ports créés, il serait probablement *impossible* (le mot, ici, est d'emploi) de les maintenir ouverts.

Il ne faut pas oublier, en effet, que les eaux du Canal du Nicaragua seraient des eaux douces, des eaux de fleuve, se déversant continuellement dans les deux ports d'accès. Or, nous cherchons en vain, au monde, dans des conditions identiques, des ports ouverts, fréquentés dans lesquels de grands fleuves se jettent directement.

Les ports aux embouchures des fleuves, sont toujours placés hors et loin du lit, et encore ne sont-ils pas à l'abri des apports. Cette raison technique est d'ailleurs une de celles qui firent rejeter comme impraticable le Canal maritime projeté par le Nicaragua.

JACQUES BERTIN.

LES ENTREPRENEURS ANGLO-HOLLANDAIS

ET L'ENLÈVEMENT DE LA CULEBRA

Un rédacteur du *Gaulois* rend compte d'une entrevue qu'il aurait eue avec l'un des entrepreneurs anglo-hollandais qui ont soumissionné l'enlèvement d'une partie de la Culebra.

Le raisonnement du rédacteur, au point de vue de l'importance du cube que les entrepreneurs doivent enlever pour atteindre à la cote 50 et du cube qui restera à enlever après eux pour atteindre à la profondeur totale du Canal, est exact dans ses grandes lignes. Nous avons d'ailleurs publié, dans le *Bulletin* du 1er janvier 1885, un croquis qui permet de se rendre parfaitement compte de la situation.

Nous ajouterons que les entrepreneurs ayant soumissionné l'enlèvement de la Culebra jusqu'à la cote 50, ne pouvaient guère soumissionner en même temps l'enlèvement des terres au-dessous de cette cote, par la raison qu'*au-dessus* les terres doivent être enlevées *à sec*, avec des excavateurs ou autres engins mécaniques de même genre, ou encore à la main, tandis qu'*au-dessous*, un peu au-dessous, une fois l'épaisse crête enlevée, il est probable que l'on aura à travailler avec des dragues, c'est-à-dire des engins autres, flottants.

Il va sans dire que les chiffres indiqués sont approximatifs; en pareille matière de légers écarts d'exécution s'imposant, — en plus ou en moins, — suivant les circonstances :

« Un hasard favorable m'a fait rencontrer aujourd'hui un » des membres de la Société d'entreprise qui s'est chargée » des travaux de la Culebra. On sait qu'il s'agit de la grande » maison hollandaise Cuttbill, de Lungo et Van Hattum. Ces » messieurs sont remplis de confiance, à tel point qu'ils ont » mis leurs ingénieurs à l'œuvre avant la ratification défini- » tive du contrat. Ces chantiers étaient occupés par les ou- » vriers et les machines de la Compagnie. Les nouveaux » contractants ont exigé, dès le courant de décembre, la » cessation de ces travaux pour prendre possession du ter- » rain.

« Il me semble superflu d'expliquer comment l'engagement » d'entrepreneurs de cet ordre, qui ne signent pas un contrat » sans avoir fait vérifier les conditions du travail, est, à lui » seul, une garantie de succès. On croit que ces travaux se- » ront finis non pas en octobre 1886, comme il a été stipulé, » mais au mois de juin précédent. Au lieu d'analyser ce point » de vue, je crois préférable de donner un petit détail tech- » nique, de nature peut-être à intéresser nos lecteurs.

« On a dit que MM. Cuttbill et Cᵉ ont traité pour l'enlève- » ment des terres de la Culebra jusqu'a la cote 50. Que si- » gnifie l'expression et quelle est cette mesure? Le voici en » peu de mots

« Du sommet du pic au plafond, c'est-à-dire à la base du » Canal en cours d'exécution, il y a juste une hauteur de 100 » mètres. Ce sont les terrassements des 50 mètres supérieurs » que MM. Cuttbill sont chargés de faire. En hauteur, c'est » la moitié du travail nécessaire; en quantité, ce sont les » deux tiers, sinon les trois quarts. La tranchée affecte en » sens inverse, sur ce point comme partout, la forme d'un » cône tronqué. Les bords de la cuvette du Canal vont en » s'évasant du fond à la superficie, et il en est de même, sur

» des proportions plus larges, de la double muraille taillée
» dans la montagne qu'il s'agit de franchir.

« Il en résulte que, si le contrat d'entreprise signé par
» MM. Cuttbill et Cᵉ porte sur 13 millions de mètres cubes,
» les terrassements à faire pour compléter cette section du
» Canal représenteront de 4 à 6 millions de mètres cubes. Je
» serais d'ailleurs bien surpris si, après avair fait cette partie
» de l'œuvre, ces messieurs laissaient à d'autres le soin de
» l'achever sur ce point. »

LOUIS PRUDENT.

L'ŒUVRE DU CANAL, PUREMENT INDUSTRIELLE

La *Revue Sud-Américaine* publie la lettre suivante ,qui a été écrite à son Directeur, le 2 janvier, par M. Ferdinand de sseps :

Paris, le 2 janvier 1885.

Monsieur Pedro S. Lamas,

Je vous remercie cordialement de votre témoignage de sympathie, élevée et raisonnée, pour l'œuvre du percement de l'isthme américain.

C'est en dehors et au-dessus de toute préoccupation politique — ainsi qu'en font foi les termes mêmes de l'acte de concession — que nous poursuivons la coupure du grand obstacle qui se dresse encore entre les deux grands océans, comme nous avons poursuivi et exécuté le percement de l'isthme de Suez.

L'intérêt universel exige, maintenant plus que jamais, la mise en relations directes de l'Europe et des magnifiques champs de production et de consommation s'étendant sur toute la longueur occidentale des trois Amériques; la longue crise économique dont souffre le monde entier permet de considérer l'achèvement prochain du canal de Panama comme l'un des plus puissants éléments d'échange de l'avenir.

Les malveillances intéressées et les égoïsmes inintelligents n'empêcheront pas l'exécution de l'œuvre purement industrielle que nous avons entreprise dans l'intérêt du commerce universel.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le président,

FERDINAND DE LESSEPS.

LE CHANTIER D'EMPERADOR

Extrait de « la Revue-Gazette maritime et commerciale »

D'après nos informations particulières, le dernier chantier en *régie intéressée* qui existait dans l'Isthme, — à Emperador, — aurait été transformé en chantier d'entreprise sous l'unique responsabilité de l'entrepreneur. Une partie du mois de décembre aurait été employée à régulariser le changement, les équipes ayant été occupées à constater le travail fait en régie et le travail restant à faire.

Il nous paraît que, sur toute la ligne du Canal, maintenant, les entrepreneurs agissent tous pour leur propre compte.

La transformation du chantier d'Emperador en chantier libre, si le fait est exact, aurait une certaine importance, car il prouverait que les entrepreneurs connaissent assez le terrain pour débattre et fixer des prix fermes; le système de la régie intéressée comporte toujours une incertitude. Nous apprendrions avec plaisir la confirmation officielle du renseignement, qui nous vient d'ailleurs d'une source autorisée.

UNE MANŒUVRE COUPABLE

Nous n'avons cessé de penser et de dire que l'ouverture du Canal maritime de Panama à la grande navigation, en 1888, qui sera le signal d'un accroissement considérable d'affaires pour les armateurs et les négociants du monde entier, ne lésera cependant aucun des intérêts actuellement en activité ; ce sont de nouveau, d'immenses champs de production que l'ouverture du Canal maritime mettra en œuvre. Cela est si vrai, que l'on chercherait en vain, dans le monde véritablement commercial et maritime, en Europe et en Amérique, un seul groupe demeuré indifférent à la promesse de M. Ferdinand de Lesseps.

Et cependant, des hostilités extraordinaires, employant des moyens d'attaques singuliers, — moins extraordinaires cependant et moins singuliers que ceux que l'on dirigeait jadis contre l'entreprise du Canal de Suez, nous devons le reconnaître, — se manifestent encore de temps en temps.

Ceux qui creusent le Canal maritime entre les deux océans ne se préoccupent pas de ces attaques, et nous pouvons ajouter que les insinuations malveillantes, les faux bruits et les critiques de parti pris, n'émeuvent en aucune façon ceux qui ont assumé la tâche patriotique d'entreprendre et d'achever le deuxième grand Canal maritime universel.

Cependant, parfois, l'imagination des adversaires du Canal interocéanique touche à des choses qu'il est impossible de ne pas défendre, affirme des faits inexacts qu'il est impossible de ne pas relever, d'abord parce qu'ils attestent de la loyauté de ceux qui se sont dévoués à l'œuvre, ensuite parce qu'ils permettent de montrer jusqu'à quel point la passion du mal peut égarer les esprits.

Il a été dit et imprimé, en Amérique, — sans doute pour produire une impression sur les citoyens indépendants de la République des Etats-Unis de Colombie, que les « ouvriers de M. Ferdinand de Lesseps, à Pa-
« nama, avaient moins pour mission de creuser le
« Canal maritime que de livrer au gouvernement fran-
« çais le territoire de Panama... »

Cette calomnie n'a même pas le mérite de l'invention. Nous pourrions reproduire, presque textuellement, une accusation semblable dirigée, jadis, contre les travailleurs du Canal maritime de Suez, que l'on disait être,
« des zouaves déguisés en manouvriers et chargés de
« s'emparer de l'Egypte. »

Le *Courrier de San-Francisco*, du 1ᵉʳ janvier, en rééditant les lettres de MM. Ricardo Becerra et C. Colné, que nous avons données dans l'avant-dernier numéro du *Bulletin*, fait justice de cette calomnie, relevée en si excellents termes par le ministre plénipotentiaire des Etats-Unis de Colombie.

Faut-il donc publier une fois de plus la clause de l'acte de concession qui a définitivement réglé l'internationalité de l'entreprise ? Soit ! Voici cet article :

« Art. 5. — Le Gouvernement de la République (de Co-
« lombie) déclare neutres en tous temps les ports de l'une
« et l'autre extrémité du Canal et les eaux de celui-ci de
« l'une à l'autre mer; et, en conséquence, en cas de guerre
« entre d'autres nations, le transit par le Canal ne sera
« pas interrompu par ce motif; les navires marchands
« et les individus de toutes les nations du monde pour-
« ront entrer dans lesdits ports sans être inquiétés ni
« détenus. En général, tout bâtiment pourra transiter
« librement sans aucune distinction, exclusion ou pré-
« férence de nationalités ou de personnes, moyennant

« le paiement des droits et l'observation des règlements « établis par la Compagnie concessionnaire pour l'usage « dudit Canal et de ses dépendances. »

L'AVENIR DU SUD-AMÉRIQUE

PAR LE CANAL DE PANAMA

I

M. A. Bresson, qui a longtemps séjourné dans l'Amérique du Sud, nous adresse l étude suivante que nous sommes heureux de communiquer à nos lecteurs.

Celui qui écrit ces lignes ayant voyagé pendant sept années dans les républiques latines de l'Amérique méridionale, où il fut chargé de missions diverses, ayant exploré le pays tout entier et étudié les peuples qui l'habitent, se croit en mesure de donner à ses compatriotes quelques renseignements utiles.

La population dirigeante de l'Amérique du Sud est de notre sang. Issus des Espagnols, les Sud-Américains ont avec nous une parenté proche, car c'est à la race celtique, rameau de la grande famille gauloise, qu'appartiennent les peuples de la péninsule ibérique. Ces peuples ont nos instincts, nos aptitudes, et leur civilisation a les mêmes bases que la nôtre.

L'importance capitale de ce fait explique l'immense enthousiasme avec lequel les millions d'hommes qui vivent sur les côtes américaines de l'Océan Pacifique, ont vu le créateur du *Canal de l'Est*, se mettre à la tête de l'entreprise qui devait ouvrir à travers l'Isthme américain, *le Canal de l'Ouest* qui les rapprochera de notre vieille civilisation.

C'est que les Républiques sud-américaines, si riches en matières premières et en produits précieux de toute nature, mais encore si en retard quant aux progrès industriels, profiteront plus que tout autre pays du monde, — les Etats-Unis exceptés, — de l'ouverture du Canal interocéanique. Avec juste raison, elles pensent qu'à partir de 1888, une ère nouvelle commencera pour elles avec le développement matériel et économique de leur civilisation; elles pensent que leur accroissement sera aussi considérable que rapide, tant sous le rapport de l'augmentation de population qu'en ce qui concerne la richesse du pays.

La révolution produite dans les courants commerciaux par le percement de l'isthme de Suez sera dépassée par celle qu'amènera l'ouverture d'un canal maritime n'aboutissant pas sur une mer désolée comme la mer Rouge, mais au sortir duquel les vaisseaux européens n'auront que quelques milles à faire pour trouver une côte hospitalière et riche, peuplée d'habitants sympathiques, désireux de trafic et avides de nos produits manufacturés en échange desquels ils peuvent donner des matières premières aussi belles qu'abondantes, fournies par les règnes minéral, végétal et animal.

Ne l'oublions pas, en se mettant à la tête de cette œuvre féconde, M. Ferd. de Lesseps a augmenté l'influence morale de la France sur ce merveilleux continent austral, et du même coup a assuré, en partie au moins, l'avenir matériel de ses producteurs. Mais ce n'est pas tout, notre pays possède aussi d'importantes colonies dans les mers Pacifiques. Ces possessions, sans grande importance encore, sont appelées à se développer rapidement, au grand avantage de la mère-patrie, quand elles se trouveront subitement situées sur les grandes routes maritimes nouvelles, — conséquence forcée de l'ouverture de l'Isthme américain.

Panama commande un hémisphère entier où la civilisation est appelée à faire valoir ses droits : au sud, les côtes américaines comprenant l'*Equateur*, le *Pérou*, la *Bolivie*, — peut-être le plus intéressé de ces Etats au percement de l'isthme de Panama; — enfin le *Chili*, la plus avancée des Républiques australes américaines au point de vue industriel et commercial.

A l'est, les innombrables îles de l'Océanie attendent l'heure d'une révolution économique qui leur permettra de prendre leur essor.

L'indispensable utilité du Canal interocéanique pour les Etats-Unis d'Amérique n'a pas à être démontrée. Il en est de même du tracé choisi par le Congrès scientifique international de 1879. En effet, en l'état actuel des relations internationales, il fallait nécessairement faire disparaître ce point de jonction entre les parties boréales et australes de l'Amérique pour réduire d'environ 5,000 *lieues marines* la distance qui sépare New-York de San-Francisco, c'est-à-dire les capitales des deux Etats d'une même confédération.

Pour les pays de la côte pacifique de l'Amérique du Sud auxquels une seule voie a été ouverte jusqu'ici, la route si périlleuse et si longue du cap Horn, les services immenses que rendra le Canal interocéanique seront plus importants encore, puisqu'il s'agit pour les Etats qui les composent, d'une question de vitalité justifiée par l'éloignement. On sait que de Bordeaux au Callao (Pérou), les steamers les plus rapides de la puissante Compagnie anglaise *The Pacific Steam Navigation C°*, sont plus d'un mois et demi en route, bien qu'ils abrègent le chemin à parcourir, en passant par le détroit de Magellan. Dans ces conditions, on comprend combien un moyen de rapprochement est indispensable pour obtenir à la fois les économies de temps et d'argent qui permettront au commerce et à l'industrie des Hispano-Américains d'aspirer au progrès, de repousser la routine et de faire profiter la vieille Europe de leurs intarissables sources de richesses naturelles.

Cette abréviation des distances est tellement considérable qu'elle devra procurer un bénéfice énorme dont profiteront les exportateurs américains au même titre que les importateurs européens. Pour Valparaiso et le Chili, le chemin à parcourir par les navires venant de Bordeaux et d'Angleterre sera diminué de 14 à 15,000 lieues marines de 25 au degré. Pour la côte de Bolivie, elle atteindra 17 à 1,800 lieues au moins; pour le Callao (Pérou), elle sera de 2,000 lieues et pour Guayaquil, le grand port de la République de l'Equateur, de 2,550 lieues, représentant 26 jours de navigation pour un vapeur marchant à la vitesse moyenne de 10 nœuds à l'heure.

Je me contente de démontrer ici que l'avenir des Républiques de l'*Equateur*, du *Pérou*, de la *Bolivie* et du *Chili* est absolument dépendant du percement du Canal interocéanique.

En effet, par la réalisation de cette œuvre, l'Océan Pacifique deviendra le centre du monde et le foyer du commerce universel, de telle sorte que, sans transition, ces Républiques latines, trop lointaines aujourd'hui, deviennent singulièrement rapprochées et entrent dans le concert des échanges humains.

Les distances supprimées par l'ouverture du « *Passage Ouest* », — cette route de l'Extrême-Orient, si longuement cherchée par les conquérants espagnols, — rendront bientôt facile l'accès des terres immenses, fertiles et riches, des Républiques Latines Américaines.

Au sortir du Canal, le navire venant de l'Atlantique, mettant le cap au sud, sera bientôt devant l'estuaire d'un grand fleuve, aux rives couvertes de ces forêts exubérantes, particulières aux régions intertropicales. C'est le Rio de Guayaquil, navigable aux plus gros navi-

res de commerce jusqu'au port du même nom, métropole commerciale de la République de l'Equateur.

La population est industrieuse, mais absolument insuffisante pour un pays qui compte 404,800 kil. carrés divisés en dix provinces.

L'exportation de l'Equateur pour l'Europe a varié jusqu'ici entre 7 et 10 millions de francs ; avec des moyens de transports rapides et peu onéreux, ce chiffre pourrait être décuplé facilement et centuplé avec les années, tellement le pays est riche. Toutes les plantes qui fournissent à l'Europe un immense contingent de précieuses denrées alimentaires croissent sans efforts de la part de l'agriculteur, et dans cette terre enchantée, on dirait que la seule fatigue qui lui soit imposée, est celle de la récolte.

L'importation est considérable et le sera bien plus encore quand nos exportateurs, faisant preuve d'initiative et d'activité en utilisant la voie rapide offerte par le Canal, ne craindront plus des déplacements personnels, l'emploi d'une large publicité, et les frais qu'entraînent l'envoi de commis-voyageurs capables, rompus aux affaires et parlant couramment l'espagnol.

II

Plus au sud que l'Equateur, le navigateur peut longer les côtes de la République péruvienne, dont les ports s'étendent du nord au sud, depuis le 4e jusqu'au 22e degré de latitude australe.

On connaît la richesse proverbiale de ce pays, qui fit la fortune des compagnons et des successeurs de Pizarre. On n'ignore pas que c'est des mines d'argent de cette richissime contrée que les rois d'Espagne tirèrent les trésors dont une partie servit à l'édification de l'Escurial.

Cette richesse est, hélas, bien réduite, et des désastres récents l'ont encore amoindrie ; cependant, parmi les pays de l'Amérique du Sud qui font un commerce actif avec la France, le Pérou occupe un rang important.

Jusqu'à ce jour, l'insuffisance des voies de communication et le manque de bras n'ont permis de donner un grand développement à l'agriculture que sur la côte, entre la mer et les derniers contreforts des Andes, les produits de cette région pouvant s'exporter facilement, tandis que ceux de la *Sierra* ne servent guère qu'à la consommation locale. Au delà des Cordillères, dans la *Montana*, ou région transandine, au milieu des forêts vierges qui fournissent le plus bel exemple de la végétation luxuriante des régions tropicales, l'agriculture prend un développement qui dépassera celui qu'elle a pris sur la côte. Le climat chaud et humide de ces régions prodigieusement fertiles permet en effet la culture des produits qui, comme le café, le tabac, le cacao, la vanille, la coca, le quinquina, la salsepareille et autres produits qui supportent parfaitement les frais élevés des transports actuels et laissent encore des bénéfices considérables aux producteurs.

Avec un climat dont la température varie de 12 à 28 degrés centigrades, le Pérou devrait produire toutes les denrées de l'Europe unies à celles des contrées tropicales. Le sol irrigué est d'une telle fertilité qu'il donne quatre récoltes par an. Le café, la vigne, le coton, le blé, la canne à sucre, le maïs y viennent avec exubérance, mais on ne cultive pas la vingtième partie des terres arables.

Que manque-t-il donc pour que l'agriculture de ce beau pays reprenne le rang qui lui convient ? Rien que des bras. Le jour où, favorisée par la voie du Canal américain, une immigration rationnelle viendra peupler les riches *haciendas* qu'on cultive, en partie seulement, à l'aide de *coolies* chinois, on ne peut se faire une idée de la quantité énorme de produits qui s'écouleront par la porte du Pacifique et viendront sur nos marchés.

Bien qu'assez mal exploitées, et même en partie abandonnées, les mines du Pérou sont encore sa plus grande source de richesses. Humboldt évalue à 6,162,227,300 francs la valeur des métaux précieux sortis des mines péruviennes depuis la conquête jusqu'en 1803, c'est-à-dire en deux siècles d'exploitation.

Le commerce français avec la République péruvienne est resté stationnaire depuis plusieurs années et même, dans certains cas, accuse des diminutions considérables. « Les principales maisons qui, au Pérou, à l'Equateur et au Chili, absorbent presque tout le commerce de ces places, disait tout récemment M. Combanaire, ancien président de la chambre de commerce de Lima, sont Anglaises ou Allemandes. »

Ne laissons pas nos rivaux étrangers prendre la place qui nous est naturellement réservée par les sympathies des peuples. — On sait que les Péruviens passent pour les Français du Sud-Amérique et qu'on applique aux Péruviens l'épithète de « *Parisiens du Pacifique.* » — Il faut donc que nos négociants, utilisant les facilités de transport que la route de Panama va leur donner bientôt, étudient les besoins et les ressources de ce beau pays et prient le gouvernement de s'appliquer à favoriser les relations entre ces peuples et la France.

ANDRÉ BRESSON,
Explorateur du désert d'Atacama et des Rios de Bolivie.

(*A suivre.*)

FRETS

Paris, 26 *janvier* 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Pérou)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala	60 fr. et 10 0/0	—
La Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbon)	24 —	
Callao	23 —	
Panama	25 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	18 — 6	
Colon (charbons)	14 à 16 —	

RETOURS DU PACIFIQUE SUR L'EUROPE :

San-Francisco, 25 *décembre*. — L'on a commencé, hier, les réparations du nav. fr. *Seine*. D'après le contrat intervenu, elles devront être terminées en vingt jours. (Voir le *Journal du Havre* du 6 janvier).

San-Francisco, 26 *décembre*. — Les apparences de la récolte sont très belles. Nous avons encore un million de tonnes de blé de la dernière récolte à expédier, et il n'est attendu qu'une capacité de 586,000 tonnes, ce qui permet d'espérer une reprise sur notre marché aux frets.

Les cours, cependant, ne se sont pas encore améliorés ; l'on cote sh. 30 à 31 3, pour le Roy.-Uni et le Havre ou Anvers, par navire en bois, et sh. 33 3 par navire en fer, pour le Roy.-Uni.

L'on a affrété, pour Cork et le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers, le nav. am. *P.-G.-Carvill*, de 1,683 ton., pren. des blés, à sh. 27 6.

Nous avons, dans le port, 79,414 ton. en charge (contre 60,343 ton. l'an passé, même époque), et 101, 355 ton. disponibles (contre 145,940). Il est attendu, dans les six prochains mois, 200,208 tonnes.

Restaient à San-Francisco, 31 décembre 1884 :

Pour Cork et le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers : nav. am. *Alfred-Watts* (2,043 ton.; pren. des blés à sh. 27 6 ou sh. 2 6 de moins si pour un port direct).

Pour Liverpool : nav. am. *Oregon* (1,431 ton. : pren. des grains, à sh. 26 3 : option de Dublin, à sh. 27, et de Cork et le R.-Uni ou le Havre et Anvers, à sh. 28 9).

Plus : nav. fr. *Seine* (735 ton.), c. Moizau.

San-Francisco, 1er janvier. — Depuis les grandes pluies qui sont tombées ces jours derniers, les cours des frets ont haussé; les navires en fer sont cotés sh. 40, et ceux en bois, sh. 30 à 32 6 p. Cork et le Roy.-Uni ou le Havre et Anvers.

A Portland, les cours des frets sont également fermes; les navires en fer y sont demandés de sh. 47 6 à 50.

Restaient à Portland (Or) :

Pour le Royaume-Uni et le Havre ou Anvers : nav. angl. *Western-Belle* (pren. des blés, à sh. 40); *Cheeseborough* (pr. des blés, à sh. 38 9).

A San-Francisco, pour le Royaume-Uni ou un port du Continent, entre le Havre et Anvers : un nav. am. de 1,478 ton., pr. des blés, à sh. 35 ; un nav. angl. de 1,116 ton., pren. des blés, à sh. 37 6; un nav. all. de 1,637 ton., pren. des blés, à sh. 38 6).

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 30 JANVIER 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(150 FR. VERSÉS)
15 janvier. . .	482.50 481.25 480	en liq. : ... au 15 : 480.	408 407.50 405	240 242.50 244.50 242.50	315 315.50 316.50	315 317.50 318 319 316
16 — . .	480 481.25 480	en liq. : ... au 31 : ...	405 402.50 400	240 243	315 313	315 314 315
17 — . .	480 478.75 477.50 478.75	en liq. : ... au 31 : ...	407 407.50	245	313 313.50 314 313	317 315 317 315
18 — . .	Bourse fermée.	»	«	»	»	»
19 — . .	480 481.25 480	en liq. : ... au 31 : 478.75 480	408 407 406	244.50 244 243 242 241 242 245 242 245	314 313.50 314 314.50 314.75 315 315.50 316	315 316 317 318
20 — . .	478.75 477.50 476.25 478.75	en liq. : ... au 31 : 478.75	407 406 405	245 243	315 315.50 316 315.50	317.50 318
21 — . .	477.50 476.25 478 75 477.50	en liq. : ... au 31 : . .	405 407	245	315 314 50 314 315 316 315	318 317.50 317 316.50 318 317 317.50
22 — . .	480	en liq. : .. au 31 : 480	405 404.50	245	315	316 317.75
23 — . .	480 481.25	en liq. : ... au 31 : 481.25	405 404.50 404 403	243.50 242	316 315.50	318 317 318
24 — . .	478.75 477.50 480 478.75 480	en liq. : ... au 31 : 480	404 402.50 402	244 244.75 245	315 315.75 316	318 318.75 319 320
25 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
26 — . .	478.75 477.50 478 75	en liq. : ... au 31 : ...	403.75 405 402.50	245 244	319 315	318
27 — . .	478.75 480	en liq. : ... au 31 : 480	403 75 402.50 401.25 400.25	245 243	313 314 314 50	318
28 — . .	480 478.75 480	en liq. : ... au 31 : 480	402	243	315.75 315 314.25 313 313.75	318 317
29 — . .	480 481.25 478.75 480 481.25	en liq. : ... au 31 : 481.25	401 400	244 245 244	316.50 316 315	318 317.50
30 — . .	480 481.25 482.50	en liq. : ... au 31 : 481.25	400 399	243 245	316 315 314.50	318 317.50 417 316.50

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 132. Dimanche 15 Février 1885.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

TÉLÉGRAMMES

Un télégramme, reçu de Colon le 7 février 1885, nous a annoncé que MM. Victor de Lesseps, Théodore Motet, membres du Conseil d'administration, et M. Etienne Martin, secrétaire général de la Compagnie, étaient arrivés la veille dans l'Isthme.

Ils se sont dirigés immédiatement sur Panama.

Dépêche de l'Agence Reuter

Panama, 12 février 1885.

M. de Lesseps et la Commission qui l'accompagne examinent le Canal.

Ils disent que les progrès faits dans la construction sont satisfaisants.

Le temps est propice et la santé générale bonne.

LES ENTREPRENEURS DU CANAL

Le rédacteur financier du *Gaulois*, M. Louis Prudent, en signalant « d'excellentes demandes sur les obligations de Panama, » expliquait ainsi cette faveur de l'épargne :

« Ces achats d'obligations ne sont pas l'effet d'un hasard, d'un mouvement irréfléchi de la Bourse; ils ont une signification d'autant plus sérieuse qu'ils correspondent à la signature du contrat en vertu duquel la Compagnie vient de remettre à un entrepreneur le dernier de ses chantiers, le chantier d'Emperador. »

Nous disions dans notre précédent numéro :

« L'année 1884 s'est achevée, conformément au programme présenté aux actionnaires, au nom du conseil, par M. Ferdinand de Lesseps, sans qu'un chantier de l'Isthme soit resté sans entrepreneur. C'est là un résultat dont les hommes du métier, nous le savons, apprécient hautement toute l'importance : ce résultat est la démonstration, par un fait irrécusable, de la solidité du programme élaboré, puisque de toutes les parties du monde sont venus des entrepreneurs demandant à réaliser ce programme, à creuser une partie du Canal et s'engageant à exécuter leur tâche. Si l'ensemble des tâches arrêtées, dont l'exécution successive mène à l'achèvement du canal, était un programme seulement douteux, la Compagnie n'eût pas trouvé des entrepreneurs pour en accepter, à leurs dépens, en risquant leur réputation et leur fortune, la réalisation à date fixe.

« Aujourd'hui, toute la longueur du Canal maritime est attaquée par des entrepreneurs ayant chacun étudié et accepté sa tâche. C'est la consécration la plus éclatante, parce qu'elle en est la plus pratique possible, du programme arrêté. »

Cette constatation, toute simple, a produit l'effet qu'on devait en attendre.

Ce ne sont pas seulement les « hommes du métier », qui ont apprécié l'importance du fait : le public s'est rendu parfaitement compte de l'appui moral, de l'approbation raisonnée, de la certitude du succès final qui

résultaient nécessairement de ce concours d'entrepreneurs de toutes nationalités, devenant, à leurs risques et périls, les exécuteurs de l'œuvre.

« On estime, et avec raison, dit M. Louis Prudent, que l'intervention de toutes ces entreprises est une certitude du succès. Il n'a pas été passé moins de vingt et un contrats ; il y en a qui sont déjà anciens ; deux ou trois ont même été intégralement réalisés ; d'autres sont tout récents. Il est de toute évidence que tant d'hommes compétents n'engageraient pas leur responsabilité morale, leur nom et leur argent, dans une œuvre dont l'achèvement au terme prévu leur paraîtrait douteux.

« Or, les échéances de ces contrats sont presque toutes fixées à certaines dates de 1885 et de 1886. La plus lointaine, une seule, est au 31 décembre 1887. Les engagements mutuels de la Compagnie et de ses entrepreneurs, attestent donc que le Canal peut être ouvert à la navigation interocéanique dans le courant de l'année 1888. Dans ces conditions, l'obligation de Panama vaut, comme sécurité, l'obligation de Suez, et elle coûte beaucoup moins cher. »

Voici, tel qu'il a été publié, le relevé des 21 contrats dont parle le rédacteur, avec l'indication de la nationalité des entrepreneurs et l'importance de chaque engagement :

Nationalités des entrepreneurs	Entrepreneurs	Importance des contrats Fr.	Fr.
Angleterre	Jessen	8.000.000	8.000.000
Etats-Unis de l'Amérique du Nord	American Contracting and Dredging Co	45.000.000	54.000.000
	Franco American Trading Co	9.000.000	
Etats-Unis de Colombie	Sosa	1.300.000	2.300.000
	Parédès	1.000.000	
France	Muraccioli	16.000.000	63.400.000
	Jacquemin	18.000.000	
	Percepied	5.000.000	
	Thirion	7.500.000	
	Carcenac	6.000.000	
	Brochard	8.000.000	
	Beveraggi	500.000	
	Broquin	400.000	
	Chapelle	1.000.000	
	Musnier	1.000.000	
Hollande	Cutbill, de Lungo, Watson, Van Hattum	90.000.000	90.000.000
Italie	Bona	4.000.000	5.500.000
	Gandolfi	500.000	
	Lorenzo	1.000.000	
Suède	Wiesler	650.000	650.000
Suisse	Sonderegger	12.600.000	12.600.000
		Total	236.450.000

Le chiffre des sommes engagées dans l'entreprise par ces entrepreneurs de toutes nationalités est la preuve matérielle que ces hommes compétents ont une confiance absolue dans l'exécution rapide du Canal, puisqu'ils s'engagent à l'exécuter dans les délais fixés.

Nous ferons remarquer en outre que ce relevé est la meilleure réponse à faire à ceux qui parlent parfois de l'exclusivisme de M. de Lesseps à Panama.

Récemment, pour les besoins de leur cause, les promoteurs du Canal par le Nicaragua, avaient répandu aux Etats-Unis le bruit que l'entreprise de Panama n'avait pas véritablement un caractère universel.

Le peuple des Etats-Unis, qui connaît la vérité, ne s'est pas ému de cette polémique de circonstance ; le Sénat, dans son vote récent contre le projet des partisans d'un canal par le Nicaragua, a suivi l'opinion publique ; les entrepreneurs et les constructeurs de machines des Etats-Unis ne se sont pas préoccupés des conséquences de cette tentative, et ils ont préféré prendre une part plus grande dans l'exécution de l'œuvre.

Ce qui prouve, une fois de plus, avec quelle circonspection le public français doit accueillir les bruits défavorables qui viennent de l'étranger et trouvent chez nous un écho dans quelques publications spéciales.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 28 janvier au 13 février 1885.

(Opp. 283) — Sur une action au porteur, nº 546.617.

(Opp. 284) — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, nº 107.614.

(Opp. 285) — Sur un certificat d'inscription nominative d'action, nº 9.063, pour une action.

(Opp. 286) — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, nºs 12,602 à 12,611.

(Opp. 287) — Sur un certificat d'inscription, nominative d'actions nº 5,492 pour quatre actions.

(Opp. 288) — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, nºs 216,456 à 216,465.

(Opp. 289) — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, nº 197,318.

MAINLEVÉES

Signifiées du 28 janvier au 13 février 1885.

(Opp. 189) — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, nº 20.668.

(Opp. 213) — Mainlevée partielle sur six obligations 5 0/0 au porteur, nºs 202.680 à 202.684 ; sur vingt-quatre obligations provisoires 3 0/0, non libérées, nºs 136.103 à 136.109, et 434.619 à 434.635.

(Opp. 221) — Sur un dixième de part de fondateurs, nº 876.

(Opp. 257) — Sur trois actions au porteur, nºs 18.459 ; 45.334 à 45.335. — Sur trois obligations 5 0/0 au porteur, nºs 218.614, 249.024 et 245.554.

(Opp. nº) — Sur dix obligations provisoires 3 0/0 libérées, nºs 247,415 à 217,424.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Novembre 1884.

NAVIRES.	ENTRÉES. Nombre.	ENTRÉES. Tonnage.	SORTIES. Nombre.	SORTIES. Tonnage.
Steamers	25	37,012 t.	26	38,103 t.
Voiliers	43	14,686	22	4,603
Totaux...	68	51,698 t.	48	42,706 t.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Saint-Nazaire, le 6 février 1885, par steamer *France*.

Six sœurs de charité de Saint-Vincent-de-Paul.

M. Antigeon (Camille).

LA MARINE MARCHANDE AUX ÉTATS-UNIS

Son état actuel. — Son avenir.

M. Clipperton, consul anglais à Philadelphie, vient de présenter à son gouvernement un intéressant rapport sur la décroissance du commerce maritime aux Etats-Unis.

Il ne nous appartient pas d'apprécier les conclusions économiques de ce document, et notamment l'opinion qui y est exprimée sur la possibilité, pour les Américains, de construire des voiliers et des steamers aux Etats-Unis en concurrence avec les chantiers de l'Angleterre. Mais les données de ce rapport méritent d'être prises en considération.

M. Clipperton a constaté qu'il « n'est point possible de construire des vapeurs ni des voiliers aux Etats-Unis en concurrence avec les constructeurs anglais. » Cette constatation, dit un journal spécial s'occupant des questions maritimes, est rigoureusement exacte. En effet, il n'est pas de navire construit actuellement en Amérique qui soit capable de lutter contre un navire construit en Angleterre, parce que la navigation américaine est une navigation au long cours et que les marins européens, pour la navigation au long cours, sont et seront encore pour longtemps supérieurs aux marins américains. On conçoit, d'ailleurs, que les émigrants dont l'Amérique se peuple n'ont pas consenti à s'expatrier, à se faire américains, pour naviguer, le but exclusif des émigrants de tous pays étant de s'assurer une existence sédentaire, agricole ou industrielle, dans son pays d'adoption. Donc, cela est évident, on ne trouvera pas de longtemps en Amérique un personnel marin disposé à exécuter des voyages de long cours et, en conséquence, les équipages américains, plus difficiles à recruter, coûteront plus cher que les équipages européens quelconques.

Le même raisonnement peut s'appliquer, dans une certaine mesure au moins, à la construction des navires.

L'Amérique orientale seule étant actuellement apte à construire des navires en fer (car la construction des navires sur les côtes occidentales, du côté du Pacifique, ne répond à rien, le grand océan Pacifique étant encore à l'état de mer fermée), les ouvriers constructeurs émigrants, n'ayant émigré que pour avoir des salaires supérieurs aux salaires qu'ils recevaient en Europe, travaillent nécessairement plus cher, et le navire construit par les ouvriers, en Amérique, reviendra nécessairement à un prix plus élevé, toujours, à l'acheteur, que ne lui coûterait le même navire construit sur un chantier européen.

De cet insuccès actuel des constructions maritimes aux Etats-Unis et de ces conditions difficiles d'exploitation, il ne faudrait pas conclure que l'avenir de la marine marchande américaine est perdu.

Les armateurs américains, dès maintenant, luttent souvent avec succès sur les lignes à voiles qui suivent les côtes des deux Amériques jusqu'au doublement du cap Horn. Le rapport du consul anglais signale, en effet, le trafic suivi qui s'effectue, au moyen de navires américains, « avec quelques-uns des ports des Indes occidentales et de l'Amérique du Sud, avec des navires en bois construits dans l'Etat du Maine et affectés aux voyages au long cours d'une durée de 3 ou de 6 mois, par le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance, à destination des côtes du Pacifique et des Indes orientales. »

Les navires à vapeur étant appelés à supplanter de plus en plus les navires à voiles, c'est à l'ouverture du canal de Panama que la marine américaine devra sa renaissance; c'est grâce à ce Canal qu'elle pourra reconquérir sa prospérité d'avant 1860.

« Nous sommes convaincus, disait l'article du journal que nous analysons, que le développement de la navigation à vapeur dans les parages des deux Amériques qui résultera de l'ouverture du Canal de Panama, obligera à la création d'une immense flotte à voiles, de clippers chargés d'approvisionnements, de charbon, pour les îles et pour les ports où les vapeurs jetteront l'ancre.

« Or, précisément par l'ouverture du canal de Panama, les contrées de l'ouest de l'Amérique, celles de la Californie notamment, fourniront à un si bon compte des bois et des ouvriers, qu'il n'y aura pas, en Europe, de chantier de construction capable de lutter pour le prix et même l'habileté du faire, avec les chantiers américains du Pacifique.

« Et ce n'est pas tout; un autre phénomène se produira, favorable à l'armement américain. La loi américaine, en effet, interdit aux marines étrangères toute intervention dans le commerce de cabotage, c'est-à-dire dans le trafic maritime de port américain à port américain. Actuellement, ce trafic est excessivement restreint, puisqu'il se limite, d'un côté, aux ports échelonnés sur la côte orientale (Atlantique) et aux ports échelonnés sur la côte occidentale (Pacifique), et que les ports d'un Océan ne peuvent trafiquer avec les ports de l'Océan qu'à la condition d'aller contourner toute l'Amérique du Sud, ce qui constitue un voyage de long-cours. Mais lorsque le canal de Panama sera ouvert, la navigation entre New-York et San-Francisco ne sera plus qu'une navigation de cabotage, réservée par la loi au pavillon des Etats-Unis, et par conséquent aux armateurs américains.

« Et si nous ajoutons que la situation géographique du canal de Panama, par les vents et les courants qui gouvernent les deux mers à joindre, est éminemment favorable à la navigation à la voile, sûre de trouver toujours, dans les deux sens, des poussées utilisables, nous arrivons logiquement à cette conclusion que, bientôt capable de construire des navires à meilleur compte que les chantiers européens, et à la veille de pouvoir desservir un immense trafic de cabotage privilégié, la marine marchande américaine, si l'on n'y prend garde, va se trouver en situation de reconquérir la place qu'elle a perdue.

« Il faut noter, en outre, que les émigrants en Amérique, absolument rebelles à tout embarquement pour le long-cours, surtout lorsque cet embarquement les ramène vers l'Europe, acceptent au contraire très volontiers un labeur maritime à bord des grands navires parcourant les fleuves, et des bateaux faisant le service de cabotage. Or, comme nous venons de voir que l'avenir de la marine marchande américaine va se trouver exceptionnellement favorisé précisément par l'ouverture d'une voie nouvelle qui sera un accès au grand cabotage américain, il en résulte que, du même coup, les armateurs américains vont pouvoir recruter le personnel d'équipage qui leur manquait. »

Ces réflexions nous paraissent parfaitement fondées.

L'initiative privée des armateurs américains, qui se préparent à profiter de la nouvelle voie maritime, sera plus efficace que ne l'a été jusqu'ici la protection directe ou indirecte du gouvernement des Etats-Unis. Il était temps, d'ailleurs, que cette initiative se mît en mouvement; si elle s'attardait, le gouvernement des Etats-Unis serait, après l'ouverture du canal de Panama, obligé d'accorder des facilités exceptionnelles d'américanisation aux navires construits sur les chantiers d'Europe. Or, suivant l'opinion du capitaine Gorringe, un des constructeurs les plus connus des Etats-Unis, si une loi américaine autorisait l'enregistrement sous pavillon américain des navires construits hors d'Amé-

rique, les chantiers anglais seraient tellement encombrés de commandes qu'il ne pourrait plus y avoir d'équilibre entre la demande et la production, si bien que la main-d'œuvre sur les chantiers anglais pourrait montrer des prétentions excessives.

L'ouverture du canal de Panama permettra à la marine marchande américaine de reprendre le rang qu'elle occupait dans la flotte universelle.

UNE NOUVELLE LIGNE DE STEAMERS

Il y a quelques mois, l'*Union nouvelle* de los Angeles (Californie), signalait le passage, dans cette ville, d'une Commission d'ingénieurs français qui se rendaient dans la Basse-Californie pour y visiter un groupe de mines.

Le *Bulletin* de San-Francisco donne sur les mines en question les renseignements suivants : « Elles sont actuellement la propriété de MM. Moller et Cᵉ. Les principales parmi ces mines sont la Providencia, Ensiguta, Sontag, Adelina Patti et Peralta. Le groupe comprend encore bien d'autres mines couvrant une étendue de plus de 100 milles (160 kil.), et qui constituent la meilleure propriété minière de cuivre qu'il y ait au Mexique. Les meilleures de ces mines sont déjà exploitées depuis beaucoup d'années et le minerai en est envoyé en Europe.

« C'est M. Sellier, expert en minerais à San Francisco, qui, le premier, a négocié leur vente à un syndicat français qui puisse les développer. La vente a été effectuée pour la somme de 1,000,000 dollars (5,250,000 francs) sous certaines réserves conditionnelles.

« MM. G. de la Bouglise, J. Renaud et Sellier ont fait un examen très minutieux de ces mines et sont partis ensuite directement pour Paris avec de nombreux échantillons. Sur leur rapport, la vente va être probablement ratifiée.

« En cas d'achat, le syndicat construira ses fournaises pour la fonte des métaux à Mulego (Basse-Californie), et il établirait un service de steamers entre Mulego et Panama pour porter aux mines le matériel nécessaire et les approvisionnements, et retourner avec des chargements de minerai. »

Ce serait une nouvelle source de trafic pour le canal de Panama.

TAHITI

Son présent. — Son avenir. — Culture des huîtres perlières.

La colonie française de Tahiti, qui possède des rades et des ports pouvant donner accès aux navires du plus fort tonnage, deviendra, lorsque le canal de Panama sera ouvert, l'escale obligée des navires se rendant d'Europe en Australie, en Chine et Cochinchine. En outre, elle se trouvera alors reliée directement à la métropole, dont elle sera à une distance de 45 jours au plus de navigation.

L'île de Tahiti, le centre des établissements français de l'Océanie orientale, est située entre 17°29'30" et 17°47' de latitude sud, 151°29'53" et 151°56' de longitude ouest.

Elle se subdivise en deux parties bien distinctes, Tahiti et la presqu'île de Taïarapu, reliées entre elles par un isthme de 2,200 mètres de largeur et de 14 mètres de hauteur maxima au-dessus du niveau de la mer.

De hautes montagnes en occupent le centre; les plus élevées sont l'Aoraï (2,064 mètres), l'Orohena (2,236 mètres) et le Niu (1,324 mètres).

L'île de Tahiti est entourée d'une ceinture de corail. Son sol, pierreux et dur au sommet des montagnes, est souvent, sur les plateaux intermédiaires, formé de masses d'argile; dans les vallées et sur les bords de la mer, il est, en revanche, recouvert d'une épaisse couche de terre végétale qui le rend propre à toutes les productions tropicales. Cette bande de terre, qui s'étend le long de la mer, est plate, parfois très étroite, et parfois d'une largeur de 3 kilomètres.

La superficie de Tahiti est de 104,215 hectares, celle de Moorea de 13,237, soit 117,452 hectares en totalité.

La population se compose de 20,000 habitants, tant Européens qu'indigènes. Les naturels sont intelligents et d'un caractère sociable, mais ils sont fort enclins à la paresse, ce qui tient à ce que la terre est si féconde qu'elle produit tout presque sans culture.

La température est tempérée; elle varie entre 18 et 35 degrés. Il n'y a que deux saisons : la saison sèche et la saison des pluies.

2,000 hectares seulement sur 40,000 sont en culture actuellement. Le prix du terrain est de 50 à 100 francs l'hectare, suivant la situation. Un hectare de terrain peut fournir par an (il y a deux récoltes) 3,000 kil. de graines de coton, ce qui donne, au prix moyen de 0,55 c. le kil., un revenu sur place, par hectare, de 1,800 fr. environ.

Les deux mille hectares cultivés fournissent actuellement 600,000 kil. de graines de coton, ce qui donnerait pour les 40,000 hectares une production de 10,000,000 de kilos.

Il y a aussi le commerce de la nacre et des perles fines, qu'on peut évaluer à 300,000 fr. par an.

D'assez nombreuses demandes parviennent chaque jour au gouvernement français, les unes en vue de concessions de terres à Tahiti, les autres en vue d'obtenir des facilités de passage, toutes formées par des émigrants.

En ce qui concerne les concessions de terres, le gouvernement a dû se préoccuper tout d'abord de la question de savoir s'il était possible de constituer un domaine colonial à Tahiti. L'administration locale, consultée à ce sujet, a répondu que la constitution de ce domaine serait sinon impossible, du moins très longue et très difficile.

Toutes les terres susceptibles d'être utilisées soit pour la culture, soit pour l'élève du bétail, sont, en effet, à Tahiti, possédées individuellement tant par les Européens que par les indigènes. La plus grande partie du sol appartient à ces derniers, qui tiennent essentiellement à sa possession et ne se défont d'une parcelle de terrain qu'à la dernière extrémité.

On cultive à Tahiti la canne à sucre et la vanille, l'igname, la patate et l'arrowroot; des essais heureux de fabrication de bière y ont été tentés.

L'industrie a également introduit dans ces établissements de l'Océanie des machines à égrener le coton; trois usines y sont établies pour le traitement du sucre et une machine hydraulique a été montée à Varhiria pour la fabrication de jus et d'essence de citron.

Ces marchandises forment, avec la nacre, les cocos, le coprah, le miel, le café et les oranges, les principaux articles d'exportation de la colonie.

Les animaux nécessaires à l'exploitation des établissements agricoles ne manquent pas à Tahiti, et les rivières et la mer y fournissent du poisson en abondance.

Le principal marché avec lequel Tahiti est en com-

munication est San-Francisco et les autres ports de la Californie.

Il est entré en 1881, à Tahiti, 21 navires français, jaugeant 4,411 tonnes, et 92 navires étrangers, jaugeant 11,386 tonnes; ce qui donne, pour le mouvement de la navigation commerciale de Tahiti, en 1881, une entrée de 113 navires, jaugeant 15,797 tonnes.

Le port de Papeete, le principal de l'île, est, pour ainsi dire, le grand entrepôt des archipels de la Société, des Tuamotu, des Tubuaï et de Cook, et le point de concentration de toutes les opérations commerciales de ces îles. Citons encore à Tahiti les ports de Pueu, Papeuriri, Vairao, Taravao (port Phaéton) et Papeari, où les navires vont charger des oranges, le port de Papetoaï à Moorea, celui d'Anaa dans les îles Basses, et enfin celui de Tubuaï dans l'archipel de ce nom.

En 1881, les importations totales de la colonie ont été de 4,805,668 francs, et les exportations de 3,878,437 francs.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, une des productions principales de Tahiti est celle de la nacre et des perles.

Ce commerce, devenu très important dans notre colonie, est menacé de destruction par le dépeuplement progressif des bancs. Pour chercher un remède et provoquer les mesures nécessaires, le ministre de la marine a demandé à son collègue de l'instruction publique de déléguer un savant qui serait chargé d'aller élucider la question sur place.

Le savant délégué a été M. Bouchon-Brandeley, du Collège de France, connu par ses travaux sur l'ostréiculture.

M. Bouchon-Brandeley vient de rentrer en France, et il a adressé au ministre de la marine et des colonies un rapport sur le résultat de sa mission :

« Le programme d'études que m'avait donné le ministère, dit M. Bouchon-Brandeley, était le suivant :
« 1° Quel est l'état réel des lagons produisant les huîtres? Commencent-ils à s'appauvrir? Quelle est la cause de cet appauvrissement? Quels sont les moyens d'y remédier? 2° Ne serait-il pas possible de créer aux Tuamotu, aux Gambier, à Tahiti, à Moorea, pour la culture de la nacre, une industrie analogue à celle qui existe en France pour la culture des huîtres comestibles? Ne pourrait-on, par cela même, procurer aux indigènes des Tuamotu un travail rémunérateur, sédentaire, continu, qui les rendrait indépendants et les soustrairait à la cupidité des trafiquants sans pudeur dont ils sont les victimes et les dupes? Ne leur épargnerait-on pas ainsi les peines et les dangers résultant de la pratique assidue de la plonge? Ne serait-ce pas un moyen de les attacher à leur foyer, à leur famille, à leur île natale, de leur préparer une vie plus sédentaire et les élever peu à peu vers le niveau social des peuples de civilisation ancienne? 3° Y a-t-il lieu de réglementer la pêche de la nacre dans les archipels? Quelles seraient les bases de cette réglementation?

« Bien que les statistiques n'accusent pas une grande diminution dans la production de la nacre (cela tient à ce que le contrôle est difficile et qu'il se fait un commerce clandestin facilité par le manque de surveillance et le voisinage des îles Sous-le-Vent), il résulte de l'enquête minutieuse à laquelle nous nous sommes livré sur les lieux mêmes, que les lagons s'appauvrissent de jour en jour, que les belles nacres sont de plus en plus rares, et que même, pour rencontrer des huîtres de dimension marchande, les plongeurs sont tenus d'aller les chercher dans les grands fonds.

« J'estime que si l'on ne prend pas de promptes et vigoureuses mesures, les lagons de Tuamotu risquent d'être très appauvris, sinon ruinés, avant qu'il soit peu d'années. Les dispositions appliquées par les administrateurs qui se sont succédé à Tahiti étaient excellentes assurément, mais insuffisantes pour prévenir cette ruine : l'interdiction de la pêche (*rahui*) prononcée pendant plusieurs années sur un certain nombre d'îles, en vue d'en favoriser la régénération, et cela parce que, au contraire de ce qu'on avait cru jusqu'alors, la pintadine est hermaphrodite, et non unisexuée. La cause de l'appauvrissement des lagons consiste dans la pêche abusive et exagérée à laquelle on s'est livré.

« Pour ce qui est des autres points contenus dans le programme d'études qui m'avait été tracé, ils ont été examinés un par un dans une lettre que j'ai adressée au gouverneur de Tahiti avant mon départ de la colonie... »

A côté du mal le remède. Dans la lettre qu'il a adressée au Gouverneur des établissements français de l'Océanie, M. Bouchon-Brandeley dit :

« J'estime qu'en se conformant aux indications sûres et précises fournies par la science et la pratique, on peut créer dans ces pays, aux îles Tuamotu comme aux îles Gambier, à Tahiti, comme à Moorea, pour la culture rationnelle et méthodique des huîtres à nacre, une industrie analogue à celle, si prospère, qui existe aujourd'hui sur les côtes de France pour la culture des huîtres comestibles, et constituer ainsi, au profit de la colonie, un monopole industriel qu'aucun autre pays ne pourra lui disputer, car il est difficile de rencontrer ailleurs un ensemble de conditions naturelles plus favorable. »

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-après donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'août 1884 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minim. et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon....	15°2	33°0	24°6	81 8	336mm7	22
Gamboa..	18 8	32 4	25 8	85 7	418 7	24
Naos.....	22 0	35 4	27 9	85 0	77 3	17
Totaux.	56 0	100 8	78 3	252 5	832 7	63
Moyennes	18 7	33 6	26 1	84 2	277 6	21

La température a baissé sensiblement dans tout l'Isthme, de juillet à août, probablement à cause de la recrudescence des pluies; la diminution moyenne est de 0°6, suivant la loi habituelle, la température va en augmentant de Colon à Gamboa et de Gamboa à Naos;

entre les deux points extrêmes, Colon et Naos, il n'y a pas moins de 3°3 de différence moyenne. Mais cette fois, c'est à Colon que les écarts journaliers sont le plus considérables, et à Naos le moins, ce qui doit tenir à la faible humidité relative de Colon.

La température de l'eau de la mer a à peine varié de 0°1 tant à Colon qu'à Naos; elle est de 27°6 à Colon, de 27°2 à Naos. C'est là à peu près le maximum annuel et comme on voit, il est sensiblement le même sur l'une et l'autre côte. On sait que cette analogie n'existe pas pour le minimum annuel, qui est bien plus faible dans le Pacifique que dans l'Atlantique, par suite de l'influence du courant équatorial de ce dernier Océan.

L'état hygrométrique a augmenté sensiblement, soit de 1,6, par rapport à juillet. C'est toujours à Gamboa qu'il est le plus élevé, à cause de l'abondance des pluies.

La quantité totale de pluie tombée dans l'Isthme a augmenté, mais cette augmentation porte tout entière sur Gamboa, car à Colon et à Naos, il y a eu diminution sensible. Seulement, l'augmentation est considérable et fait plus que compenser les deux diminutions. A Gamboa, la hauteur de pluie tombée, 418mm7, est tout à fait extraordinaire et dépasse même celle du mois de novembre 1881, qui était jusqu'ici la plus forte connue dans cette station météorologique depuis son installation par la Compagnie, et qui s'élevait à 415mm3. En particulier, dans un orage venu du S.-O., c'est-à-dire du côté de Panama, le 28 août, il est tombé, entre 5 h. 1/2 et 7 h. du soir, une hauteur d'eau de 95mm, qui toutefois n'a occasionné qu'une crue de 1m dans le Chagres, évidemment parce que cet orage ne faisait alors que pénétrer dans la vallée du fleuve; aussi, à Buhio Soldado, qui est en aval de Gamboa, cette crue a atteint 2m10 de hauteur. Cet orage n'a pas donné de pluie à Naos et n'en a guère donné à Colon, qui est à l'écart de la vallée.

Deux crues un peu importantes ont eu lieu pendant le mois. Dans l'une, le niveau à Gamboa s'est élevé de la cote 15,35 à la cote 18,60, entre 2 h. du soir du 1er et 3 h. du matin du 2; il a ensuite baissé rapidement, et à minuit, entre le 2 et le 3, il n'était plus qu'à la cote 15,50, pour remonter ensuite un peu. Dans l'autre crue, il s'est élevé de la cote 15,20 à la cote 18,0, entre midi et minuit du 16, et pour midi du 17, il avait baissé jusqu'à la cote 15,90.

Le régime du vent est toujours celui qui est spécial à la saison des pluies. Le vent est en général faible à Colon, un peu moins à Gamboa, et fort à Naos. Ce sont toujours, sur les deux côtes, les brises de mer qui soufflent pendant le jour, et les brises de terre pendant la nuit, les calmes étant fréquents entre ces deux périodes, surtout à Gamboa. En sus de ces brises, on constate dans les trois stations une direction dominante, celle du N. ou plutôt du N.-O., qui provient évidemment de l'aspiration vers la partie septentrionale de l'Amérique du Sud.

Marégraphie. — Le tableau suivant fait connaître les mouvements extrêmes de la marée :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon.................	— 0m14	0m 42	0m 40
Naos..................	— 0 22	5 60	5 37

Ces mouvements, qui ont eu lieu le 21 ou le 22, c'est-à-dire après la nouvelle lune du 20, sont relativement faibles, mais ils n'ont rien d'anormal et résultent uniquement des positions de la lune et du soleil.

LE CANAL DE NICARAGUA

Un exemple.

Après avoir reproduit la note par laquelle nous annoncions, dans notre dernier numéro, le rejet par le Sénat des Etats-Unis du projet de traité avec le Nicaragua pour le percement d'un canal entre les deux océans, *la Revue-Gazette maritime et commerciale* fait ressortir l'importance de ce vote.

On savait que la Chambre des représentants de la République des Etats-Unis, qui aurait eu à trancher la question en dernier ressort, n'accepterait pas le projet de traité, présenté d'ailleurs par le président Arthur au moment même où les élections avaient appelé au pouvoir les partisans d'une politique différente de la sienne; mais notre confrère rappelle avec raison qu'on n'était pas certain que le Sénat repousserait ce projet et que sa décision clôrait l'incident.

« Le vote du Sénat, ajoute-t-il, ne nous a pas surpris »; et, comme explication de ce sentiment, il rappelle l'opinion que M. Ferdinand de Lesseps avait exprimée au Congrès international de 1879 sur le creusement d'un canal semi-maritime à travers le Nicaragua.

« M. de Lesseps, dit-il, pense qu'un canal maritime creusé à travers le Nicaragua coûterait plus cher que ne coûtera le creusement du canal maritime de Panama; il croit que les deux ports à créer aux deux entrées ou sorties de ce canal, à supposer qu'on pût les construire, ne pourraient être maintenus praticables qu'avec des dépenses d'entretien excessives; et qu'à cause des écluses inévitables, nombreuses, que ce canal comporterait et qui seraient un danger permanent de blocus, la grande navigation maritime y serait impossible; — mais il voudrait que, restreint à l'idée pratique de canal d'irrigation, le canal de Nicaragua fût creusé, afin que les eaux du lac supérieur pussent, sagement et largement déversées des deux côtés des territoires, sur le versant Atlantique et sur le versant Pacifique, mettre en valeur des terres fertiles et permettre même une petite navigation intérieure apportant aux deux embouchures du petit canal d'eau douce les produits que cette même eau douce aurait permis d'exploiter, et qui s'exporteraient ensuite, à l'ouest et à l'est, en utilisant le canal maritime de Panama. »

Cette opinion de M. de Lesseps était basée sur toutes les données scientifiques et techniques, notamment sur les faits consignés dans le rapport du major Mac Farland, du génie des Etats-Unis, chargé par son gouvernement d'examiner la possibilité de la construction d'un canal par le Nicaragua.

Le rédacteur de la *Revue-Gazette* après ces constatations, a cru devoir rechercher la morale de l'incident; il a fait ressortir dans les termes suivants l'usage qui a été fait du canal du Nicaragua, et qu'il appelle « cet épouvantail » :

« Certes, dit-il, nous n'avons pas la prétention d'empêcher les rares et derniers adversaires du percement de l'isthme américain d'imaginer les nouvelles les plus extraordinaires ou de dénaturer les incidents les plus normaux, pour servir leurs rancunes ou leurs in-

térêts, et le bon sens public fait justice de ces manœuvres.

« Cependant, il nous est permis, — et c'est peut-être notre devoir, — de relever, avec pièces à l'appui, les exemples de certaines pratiques.

« Nous prendrons, comme un de ces exemples, précisément les diverses phases de l'incident aujourd'hui terminé du projet de traité avec le Nicaragua, et nous choisirons un journal étranger, qui se publie à Paris, pour le suivre et le surprendre, la main à la plume, dans ses principales manifestations.

« C'était au commencement de janvier; la nouvelle arrivait de New-York que le Président Arthur avait soumis au Sénat un projet de traité avec le gouvernement du Nicaragua, par lequel le gouvernement des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, si le traité était ratifié, se *trouverait chargé* de creuser un canal maritime.

« Le journal dont nous relevons la « manière de faire » annonçait simplement, en termes affirmatifs, que le gouvernement des Etats-Unis se *chargeait* de creuser le Canal maritime de Nicaragua !

« Nous devons reconnaître, toutefois, que cette nouvelle à sensation était rédigée avec assez d'habileté pour que le texte se rapprochât suffisamment de la réalité de l'incident.

« Mais, par la suite, l'intention manifeste de troubler les actionnaires du canal de Panama ne laisse aucun doute ; nos lecteurs vont en juger :

« Le 24 janvier, par la voie d'un journal anglais, la nouvelle suivante était transmise de Washington :

« Washington, 23 janvier.

« Le Sénat a *discuté* aujourd'hui le traité relatif au canal de Ni-« caragua. »

« Et voici comment le journal dont nous nous occupons donne la nouvelle à ses lecteurs :

» Washington, 23 janvier.

« Le Sénat a *décidé* aujourd'hui le traité relatif au canal de Nica-« ragua. »

D'après notre confrère, la conclusion à tirer de ces faits est qu'il faut laisser une certaine presse s'exercer dans la pleine liberté de ses intentions, sans s'émouvoir de ses écarts, et s'habituer à cette liberté. — « Si tu me « trompes une fois, dit un proverbe arabe, c'est ta « faute; si tu me trompes deux fois, c'est ma faute. »

Nous partageons cette manière de voir; et c'est pourquoi nous nous gardons bien de répondre et même de faire allusion à certaines attaques, malgré les invitations que nous pouvons en recevoir de quelques-uns de nos amis. Ce n'est donc qu'à titre d'indication, et tout à fait exceptionnellement, que nous reproduisons aujourd'hui « l'exemple » de certaines « pratiques » de publicité que la *Revue-Gazette* signale.

Nous avons toujours pensé que les critiques étaient plus utiles que nuisibles aux entreprises sérieuses.

Si ces critiques sont déloyales et ont un but de spéculation, les faits suffisent à en faire justice. Elles ont à peine une influence éphémère sur quelques esprits timides et la réaction qui se produit infailliblement le jour où leur fausseté éclate, devient un ample dédommagement du contre-coup passager de ces manœuvres. Si au contraire les critiques sont loyales, si même elles sont en partie fondées, ce qui malgré toute la sévérité du contrôle peut arriver parfois dans des affaires aussi vastes et aussi complexes que celle du canal de Panama, il n'y a pas à les regretter; il faut, au contraire, s'il y a lieu, en faire son profit et se montrer satisfait d'avoir à côté de soi des censeurs qui sont, comme l'a si bien dit M. Ferdinand de Lesseps, des « moniteurs qui ne coûtent rien. »

FRETS

Paris, 11 *février* 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Pérou)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala	60 fr. et 10 0/0	—
La Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbon)	24 —	
Callao	23 —	
Panama	25 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	18 — 6	
Colon (charbons)	15 —	

RETOURS DU PACIFIQUE SUR L'EUROPE :

Valparaiso, 13 *décembre*. — Le nav. fr. *Victorine*, c. Martin, a été affrété pour aller à Tocopilla, charger en nitrate de soude, pour le Canal, à ordres, à sh. 20, si pour le Royaume-Uni, ou sh. 25, si pour le Continent.

Le nav. fr. *Irène* : c. Désarnaud, arrivé ici, le 5 courant, ven. de Bordeaux, va aller à Antofagasta, charger des nitrates de soude, pour compte.

Le nav. fr. *Galathée*, c. Magne, parti d'ici, le 5 courant, pour Iquique et le Canal, à ordres, a été affrété à raison de sh. 20, si pour le Royaume-Uni, ou de sh. 25, si pour le Continent.

Le nav. fr. *Aconcagua*, de Bordeaux, ira prendre des nitrates, pour compte de l'armement.

Nous avons 65,000 ton. disponibles, ici et sur la côte. Dans ce chiffre se trouvent les nav. fr. : *Gustave*, *Mirzapore*, *Costa-Rica*, *Chanaral* et *Dana*.

On a vendu pour les navires français suivants :

National : 28.000 quint. esp. nitrate de soude 96 0/0, 1 0/0 sel à 2 67 1/2 doll.

Galathée : 40.000 quint., à 2 65 doll.

Irène : 26.000 quint. à 2 67 1/2 doll.

Victorine : 44.000 quint. à 2 75 doll.

Portland (Or.), 31 *décembre*. — Les cours des frets sont en hausse sensible. Il s'est fait de nombreux affrétements parmi lesquels celui du nav. angl. *Citadel*, qui prendra, pour le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers, des blés, à sh. 37 6. Les derniers cours s'établissent de sh. 42 6 à 52 6, suivant navire et destination.

Restaient à San-Francisco :

Pour Cork et le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers : nav. am. *Alfred-Watts* (2,043 ton.; pren. des blés à sh. 27 6 ou sh. 2 6 de moins si pour un port direct); *P.-G.-Carvill* (1,683 ton.; pren. des blés à sh. 27 6), *Standard* (1,535 ton., pren. des grains à sh. 33); *Henrietta* (1,239 ton., pren. des grains, à sh. 37 6).

Plus : nav. fr. *Seine* (735 ton.), c. Moizau.

San-Francisco, 9 *janvier*. — L'amélioration signalée sur notre marché aux frets, s'est encore accentuée, ces jours passés, et les cours se sont élevés de sh. 2 6 à 5, suivant la classe des navires.

Nous avons, dans le port : 103,398 ton. en charge, contre 48,552, l'an passé, même époque, et 90.498 ton. disponibles, contre 159,029, l'an passé, même époque. Il est attendu, dans les six prochains mois, 152,930 ton., contre 143,610, en 1884, 169,743, en 1883, et 261,269, en 1882.

Restaient à San-Francisco :

Pour Cork et le Royaume-Uni ou le Havre et Anvers : nav. am. *Alfred-Watts* (2,043 ton.; pren. des blés, à sh. 27 6 ou sh. 2 6 de moins si pour un port direct); *P.-G.-Carvill* (1,683 ton.; pren. des blés à, sh. 27 6); *Standard* (1,585 ton. : pren. des grains, à sh. 33).

Plns : nav. fr. *Seine* (735 ton.), c. Moizau.

Restaient à Portland (Or.) :

Pour le Royaume-Uni et le Havre ou Anvers : nav. angl. *Western-Belle* (pren. des blés, à sh. 40); *Cheeseborough* (pren. des blés à sh. 38 9).

San-Francisco, 16 *janvier*. — L'activité de notre marché aux frets s'est ralentie, mais la tendance reste bonne.

Il a été affrété pour Cork ou le Royaume-Uni ou un port du Continent : nav. ital. *Est* (933 ton.), pren. des grains, à sh. 40).

Nous avons, dans le port, 108,444 ton., contre 45,039 l'année passée, même époque, et 75,616 ton. disp., contre 160,705.

Il est attendu, dans les 6 prochains mois, 154,156 tonnes, contre 144,714 en 1884.

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 31 JANVIER AU 14 FÉVRIER 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(150 FR. VERSÉS)
31 janvier. .	481.25 480 481.25	en liq. : . . au 31 : 481.25	402.50 402 405	244 245	316.50 316 315	318 317.50 318 317
1er février. .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
2 — . .	481.25 482.50 483.75 482.50	en liq. : 482.50 483.75 482.50 au 15 : ...	405 403 402	245	315 315.25	315 316 316.50 317 317.50
3 — . .	482 50 481.25 482.50 483.75 485 483.75 482.50 481 25	en liq. : 482.50 au 15 : ...	403 404 405	245	315 316	318 317.25
4 — . .	481.25 480 481.25 482.50 481.25	en liq. : .... au 15 : 481.25	405 403 405	245	316 316 50 317	318 319
5 — . .	481.25 480 481.25 480	en liq. : ... au 15 : 480 482.50	405 406 408 409 408 407 408 410 408 407 405	245	316 317 317.50 318	318 319
6 — . .	482.50 481.25	en liq. : ... au 15 : 481.25 482.50 481.25	405 406 405 403.75 406 405	245	317 317.25 318 319 317	318 319 319.50 320 321
7 — . .	480 481.25	en liq. : .. au 15 : 480	404 403.75 403 404 403 50	245	318 317 50 317	319 319.25 319.50
8 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
9 — . .	480 481.25 482.50 481.25 480	en liq. : ... au 15 : 481.25	403 405 404.50 405	245	317 319 317	318 319 319.50 320
10 — . .	482.50 481.25 482.50 481.25	en liq. : ... au 15 : 481.25	405 406 407	245	317 317.50 318 318.50	320 319
11 — . .	482.50 481.25 482.50 483.75	en liq. : ... au 15 : ...	407 407.50 408.50 409.75 410	245	319 319.25 319.50 320 319	320 321 322
12 — . .	481.25 482.50 481.21 480	en liq. : ... au 15 : 481.25 482 50	404 407 410 407 406	245	320 319	322 50 321 323
13 — . .	483.75 482.50 481.25	en liq. : ... au 15 : 481.25 482.50	409.75 410 412	245	320 320.50 321	323 321.50
14 — . .		en liq. : ... au 15 : . .				

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 133. Dimanche 1er Mars 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 3 0/0

PREMIER TIRAGE

Le premier tirage des obligations 3 pour 100 aura lieu le mercredi 1er avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,080 obligations qui seront remboursées le 15 du même mois, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU PREMIER COUPON DES OBLIGATIONS 3 0/0

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 7 fr. 50), échéant le 15 avril 1885, sera payé à partir du mercredi 15 avril, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 029, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PAYEMENT

DU PREMIER COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 10 fr.), échéant le 1er avril 1885, sera payé à partir du mercredi 1er avril, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 384, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL
CRÉDIT LYONNAIS,
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

MAINLEVÉES

Signifiées du 14 au 28 février 1885.

(Opp. 259) — Sur cinq obligations provisoires 4 0/0, non libérées, n°s 175,671 à 175,675.

(Opp. 267) — Sur six actions au porteur, n°s 283,983 à 283,988.

(Opp. 204) — Mainlevée partielle sur deux obligations 5 0/0 au porteur, n°s 15,960 et 15,961.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 14 au 28 février 1885.

(Opp. 290) — Sur treize actions au porteur, n°s 38,715 à 38,723; 76,554 à 76,556; 355,741.

(Opp. 291) — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, n°s 52,548 et 52,549.

(Opp. 292) — Sur deux obligations provisoires 4 0/0, non libérées, n°s 95,314 et 95,315.

(Opp. 293) — Sur deux obligations provisoires 4 0/0, non libérées, n°s 33,731 et 33,732.

(Opp. 294) — Sur trois obligations 4 0/0 au porteur, n°s 195,201 à 195,203.

(Opp. 295) — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 583,840.

(Opp. 296) — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 270,962.

(Opp. 297) — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, n° 136, pour trois obligations.

(Opp. 298) — Sur une obligation provisoire 4 0/0, non libérée, n° 135,528.

(Opp. 299) — Sur vingt obligations 3 0/0 au porteur, n°s 36,604 à 36,623.

Nous avons retardé la publication du *Bulletin*, pour avoir le courrier de Panama attendu à Paris le 28 février. Le courrier est exactement arrivé, avec des lettres portant la date du 4 février. MM. Victor de Lesseps, Théodore Motet, administrateurs, et E. Martin, secrétaire général, en voyage de mission, n'étaient pas encore à Colon.

A cette date si rapprochée de la fin du mois précédent (janvier), le bureau de la Direction n'avait naturellement pas reçu, relevé et examiné tous les états officiels de constatation des travaux exécutés pendant le mois par les entrepreneurs. Cependant, les évaluations sommaires parvenues, et transmises telles quelles à l'administration centrale, permettent de constater une augmentation assez sensible du cube exécuté par les diverses entreprises, — en dehors des deux grandes entreprises d'Emperador et de la Culebra qui devaient, en janvier, ainsi que nous l'avons dit à nos lecteurs, demeurer en suspension de travail à titre de réorganisation.

Nous savons d'ailleurs que les installations des entrepreneurs anglo-hollandais à La Culebra se poursuivaient avec activité, et que l'on comptait voir ce chantier en travail avant la date fixée au contrat pour le commencement des rendements effectifs.

Le cube donné par les divers chantiers de l'isthme, — sauf les chantiers d'Emperador et de La Culebra, — et qui avait atteint 500,000 mètres cubes en décembre, a dû s'approcher, s'il ne l'a atteint, en janvier, du chiffre de 550,000 mètres cubes. Nous nous hâtons d'ajouter que cette évaluation, bien qu'officielle, ne saurait être qu'approximative, puisqu'elle est donnée par un courrier parti de Panama quatre jours seulement après la clôture du mois précédent.

« A propos du Canal de Panama, dit un de nos con-
« frères de Paris, disons que la direction des travaux
« de Panama, ne voulant pas s'assujettir à envoyer
« chaque mois le nombre de mètres cubes enlevés, ne
« se préoccupera plus désormais de cette publication
« régulière et ne se pliera qu'aux nécessités des tra-
« vaux, de sorte que pendant plusieurs mois on pourra
« ne recevoir que des chiffres de mètres enlevés très
« réduits, tandis que pendant les mois suivants l'enlè-
« vement sera poussé avec une activité remarquable. »

Cette note est évidemment l'interprétation bienveillante de ce que nous avons dit dans le *Bulletin* du 1er février 1885. — Nous ne nous serions donc pas exprimés assez clairement? La chose est assez importante pour que notre devoir soit de revenir sur ce sujet, afin de ne laisser subsister aucun malentendu.

Nous n'avons pas eu l'intention de dire que désormais la direction des travaux, à Panama, ne « s'assujettirait plus à transmettre des cubes mensuels »; ce sont les entrepreneurs (et non la Direction générale des travaux) qui, pensions-nous, ne consentiraient probablement pas toujours à une constatation régulière, mensuelle, à jour fixe, du travail exécuté; et nous arrivions à cette conclusion que, dans l'avenir, le chiffre indiqué des cubes exécutés pendant un mois, cesserait d'être un renseignement susceptible de donner une base d'évaluation absolument exacte de l'avancement des travaux.

Toutes les personnes au courant des travaux publics savent que les entrepreneurs éprouveraient parfois de sérieux dommages si on les obligeait à suspendre la marche de leurs chantiers pour calculer et fixer le nombre de mètres cubes exécutés. Ils demandent, en pareil cas, que la vérification soit retardée, et comme les entrepreneurs, en somme, ne reçoivent le paiement de leur travail qu'après constatation, la Direction générale est bien certaine que le sursis demandé n'est pas l'effet d'un caprice. En pareil cas, le cube mensuel non constaté ne figurerait pas sur le relevé du mois, relevé qui apparaîtrait avec une diminution apparente, non réelle, et ensuite, le mois suivant par exemple, l'entrepreneur pouvant laisser vérifier son cube, le

total relevé donnerait, pour ce mois, une augmentation temporaire.

Nous avions donc voulu dire simplement, qu'à l'avenir, et sur toute la longueur de l'emprise du Canal, d'un océan à l'autre, des entrepreneurs s'étant substitués à la Compagnie pour exécuter l'œuvre du percement, le relevé mensuel du cube, d'une part, ne serait pas, quant au chiffre, un élément suffisant d'appréciation, et ensuite, — on nous permettra d'insister sur ce point, — d'autre part, que la constatation des cubes exécutés ne parviendrait à Paris qu'avec une lenteur relative à l'importance du développement des chantiers ; en effet, les paiements aux entrepreneurs étant basés sur le nombre de mètres cubes exécutés, on conçoit le soin que les contrôleurs de la Direction doivent apporter au travail de constatation officielle.

En ce moment, vingt et un entreprenenrs tiennent l'isthme, de mer à mer. L'ensemble du cube qu'ils doivent avoir fait, chacun à une date déterminée, est de 70 millions de mètres cubes, soit plus de la moitié du cube total à enlever pour que le Canal maritime, — les garages et les ports achevés, — puissent être définitivement livrés à la grande navigation. Sur ces 70 millions de mètres cubes, 1 million de mètres doivent être livrés le 1er août 1884 ; — 17 millions 500,000 doivent être livrés, partie le 30 novembre 1884, partie le 31 décembre 1884, partie (la dernière) le 1er août 1885 ; — 1 million 500,000 mètres cubes le 10 juin 1885 ; — 13 millions le 1er octobre 1886 ; — 37 millions le 31 décembre 1887.

Ces derniers 37 millions de mètres cubes, à livrer le 31 décembre 1887, représentent les deux extrémités du Canal, du côté de Colon et du côté de Panama, c'est-à-dire les parties basses, faciles, n'offrant aucune difficulté et dans lesquelles ont pourrait, s'il le fallait, multiplier les moyens d'action.

Quant aux autres contrats, on voit par les dates d'engagement (la plus éloignée ne dépassant pas octobre 1886), la marge laissée pour atteindre à l'achèvement du Canal en 1888.

Si nos lecteurs n'ont pas oublié le programme d'exécution tracé dans le rapport du Conseil des actionnaires présenté à la dernière assemblée, ils constateront que l'état actuel des choses est exactement dans les données de ce programme.

A Panama, comme à Suez jadis, les entrepreneurs arriveront avec d'autant plus de sûreté à la fin de leur tâche, et à la date fixée par leur contrat, qu'ils auront procédé à l'installation et à la mise en œuvre de leurs machines avec réflexion et lenteur. C'est là, d'ailleurs, ce que la Compagnie a fait elle-même au début : au lieu de procéder à des dragages rapides, nombreux, dans des terrains faciles, l'Administration a voulu que tous les efforts fussent uniquement employés à l'examen des terres, aux sondages, aux études ; aussi, lorsque les entrepreneurs, venus de toutes parts, ont vu les admirables travaux préparatoires exécutés, les installations faites, les voies d'accès ouvertes, etc., ils ont pu très vite, sans hésitation, prendre les engagements qu'ils ont pris et qu'ils exécutent.

C'est après avoir constaté ces travaux préparatoires que l'ingénieur américain M. Mac-Kay a pu dire il y a déjà plusieurs mois : « Plus de la moitié de l'effort nécessaire pour creuser le Canal de Panama a été fait. »

Nous citerons, à titre d'exemple, un extrait du rapport d'un entrepreneur, qui montrera ce que valent les bonnes préparations : Une drague, n° 2, prête, sur un chantier préparé, a enlevé 12,720 mètres cubes en quelques jours *avançant de 100 mètres par jour.* Lorsque les 22 dragues de 180 chevaux, inscrites au programme, seront ainsi en marche sur des chantiers bien préparés, on voit à quels résultats les dragueurs atteindront. Sur les 70 millions de mètres cubes qu'il a fallu enlever pour creuser le Canal de Suez, 50 millions l'ont été *en deux ans*, c'est-à-dire lorsque tous les appareils ont été en marche. Les grands cubes ne se manifestent qu'aux approches des dates d'achèvement.

La « mise en train » représente plus de la moitié de l'effort nécessaire et les trois quarts de la dépense d'une entreprise.

Les expéditions de matériel faites depuis nos dernières indications (*Bulletin* du 15 janvier) comportent :

Une pompe à vapeur, 430 wagonnets de terrassements, 3,000 pioches, 76 wagons de 6 mètres cubes et 26 coques de dragues, embarqués au Havre et à Anvers le 20 janvier;

5 pompes à déblais embarquées au Havre le 21 janvier;

274 tonnes de ciment et 461 tonnes de charbon embarquées à Londres et à Grimsby, le 22 janvier ;

114 wagons de 6 mètres cubes, 4 pompes centrifuges, 374 wagonnets de terrassements, 80 appareils de changement de voie, 46,840 kilogr. chaînes-câbles, 20 kilomètres de voies hybrides, 85,758 kilog. de zinc et clous, embarqués au Havre et à Anvers le 2 février;

639 tonnes de charbon de forges, embarquées à Renfrew le 3 février;

60 wagonnets de terrassements, 27,467 kilog. de tôles, embarqués à Saint-Nazaire le 6 février;

374 tonnes de charbon embarquées à Hull le 6 février;

5 pompes à trois corps pour scaphandres, 146 wagonnets de 6 mètres cubes embarqués au Havre le 7 février ;

335 tonnes de ciment et une série de godets d'excavateurs et accessoires embarqués à Southampton le 11 février;

70 wagonnets de terrassement, 50 wagons de 6 mètres cubes, 1,400 croisements de voies et 1,400 aiguilles, embarqués à Anvers le 15 février.

Les commandes nouvelles de matériel faites depuis le 1er janvier, comportent :

100 godets d'excavateurs et accessoires ;
200 joints à rotule pour tuyaux de conduite de déblais;
5 machines mi-fixes de 80 chevaux ;
150 tonnes de briquettes;
50 maisons en bois;
275 mètres cubes de bois d'épinette;
22,500 kilog. d'huile de lin;
24 pompes à vapeur pour alimentation de réservoirs ;
Machines-outils, transmissions, marteaux-pilons et scieries pour les ateliers de section ;
700 tonnes de charbon de forge;
145 forges;
600 tonnes de ciment;
50 tonnes de chaux hydraulique;
1,200 bouées pour tuyaux de conduite de déblais;
300 essieux montés pour wagonnets de terrassement;
115 st. 82 de bois de pitchpine;
24 chalands porte-pompe;
100 lorrys;
2,950 mètres de courroies en cuir pour transmissions ;
4 excavateurs de 2,000 mètres cubes;
42 réservoirs divers ;
300 tampons de choc.

Quelques troubles locaux, vite réprimés d'ailleurs, ayant fait naître quelque inquiétude sur les chantiers, parmi les nombreux Colombiens employés aux travaux du Canal maritime, le gouverneur du District principal et du Département de Panama, s'inspirant des termes précis de l'acte de concession accordant et assurant la haute protection et le concours du gouvernement de la République à l'œuvre universelle, a dispensé de l'appel sous les armes, décrété, les agents et ouvriers de nationalité colombienne au service de la Compagnie du Canal.

Voici le texte de l'ordre par lequel le directeur général des travaux a notifié cette dispense :

COMPAGNIE UNIVERSELLE
du
CANAL INTEROCÉANIQUE — Panama, le 15 janvier 1885.

Direction générale. — ORDRE GÉNÉRAL.

« Monsieur le Gouverneur du District principal et du Département de Panama, ayant fait connaître à la Direction générale que les agents et ouvriers de nationalité colombienne, au service de la Compagnie du Canal, sont dispensés de l'appel sous les armes décrété par le Pouvoir exécutif le 14 janvier courant,

« Le Directeur général prévient les agents et ouvriers se trouvant dans cette catégorie qu'il leur sera délivré par la Direction générale, sur leur demande et sur l'attestation de leur chef direct, des certificats sur la présentation desquels les autorités colombiennes les dispenseront de tout service militaire ».

Le Directeur général,
DINGLER.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 17 février, sur steamer *Don.*

M. PASCAL (Paul), secrétaire comptable.

LE CHANTIER D'EMPERADOR

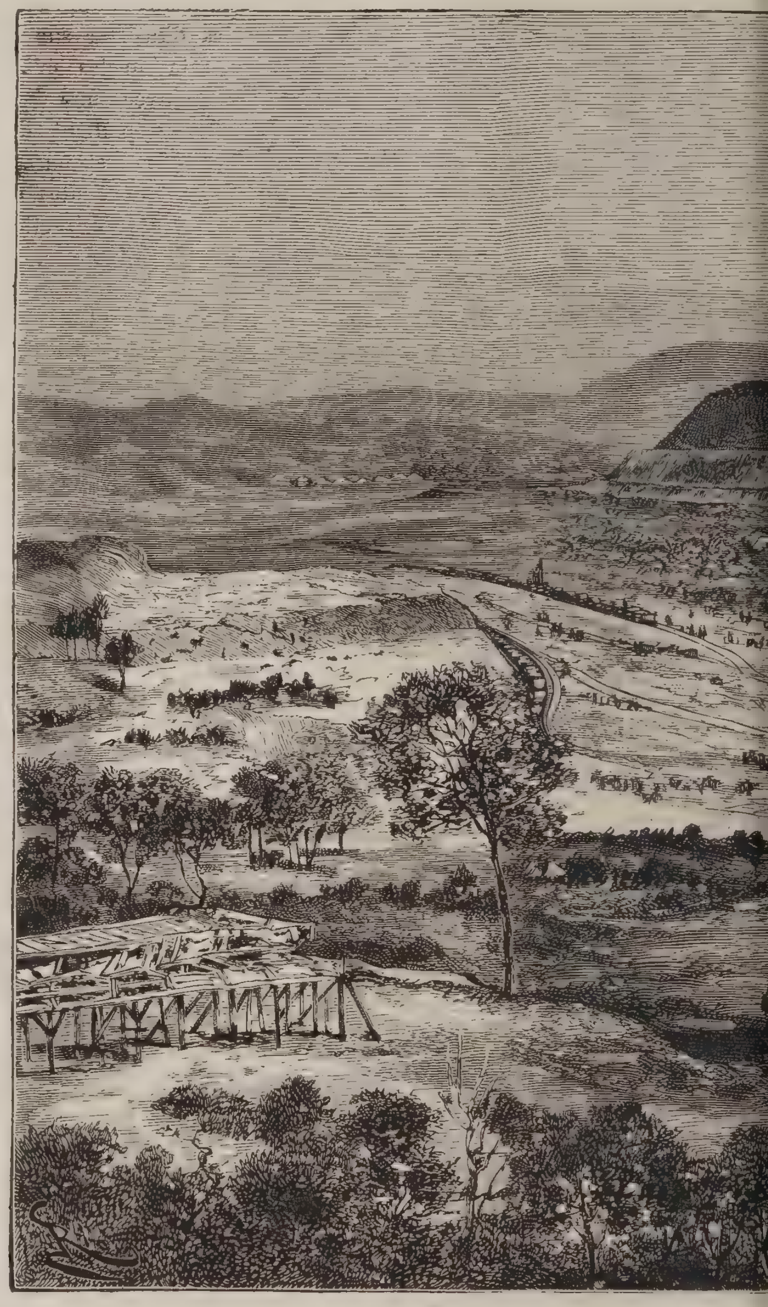
L'*Illustration* a commencé, sur le canal de Panama, dans son numéro du 21 février, une intéressante étude accompagnée de dessins, d'après des photographies. Ce sont là des documents positifs, intéressants à consulter.

Notre confrère a bien voulu nous autoriser à reproduire un de ces dessins qui représente la section d'Emperador.

Cette section tire son nom d'un village assez important de l'Isthme de Panama qui se trouve situé sur le versant de la Culebra tourné vers l'Atlantique, à peu près au 51e kilomètre du tracé du Canal, à partir de Colon, et qui est le centre d'une section de travaux comprise dans la région de la grande tranchée, entre la section d'Obispo qui marque le pied de ce versant, et la section de la Culebra qui embrasse le sommet du tracé et descend sur les deux versants de l'Atlantique et du Pacifique.

La section d'Emperador s'étend depuis la petite chûte de l'Obispo, au kilomètre 48,65, jusqu'un peu au dessus du pied du Cerro Culebra, au kilomètre 53,60. L'altitude du terrain est à peu près de 47 mètres au dessus du niveau de la mer au premier point, et de 67 au second.

Dans cette étendue d'environ 5 kilomètres, la section



EMPERADOI
(Dessin publié par l'I

comprend une partie centrale un peu accidentée, où l'on remarque le Cerro Lapita (à l'avant-dernier plan de notre dessin) partie se prolongeant vers la droite, le Cerrito et le Cerro du Campement; en dessous de cette partie, se trouve la vallée de l'Obispo, qu'on voit dans le fond du dessin, et au-dessus, la plaine del Lirio. Les versants des cerros du centre présentent des parties rocheuses en assez grand nombre, tandis que les deux extrémités n'en offrent que peu.

Jusque vers le milieu de l'année dernière, les travaux ont été concentrés principalement dans la partie centrale, qui est évidemment la plus difficile; c'est celle que représente le dessin.

La tranchée y est actuellement entreprise sur toute la largeur, qui n'est pas moindre de 200 mètres vis-à-vis le cerro Lapita; mais depuis six mois au moins, les



Tranchée
(… des photographies)

travaux se sont étendus dans les deux autres parties, et les excavateurs sont maintenant en action à peu près dans toute l'étendue de la section.

On voit sur le dessin des voies ferrées sur lesquelles travaillent les excavateurs et que parcourent les locomotives qui emmènent les trains de terrassement à la décharge. La voie en courbe du premier plan se rejoint en arrière du spectateur au chemin de fer de Colon à Panama, qui a une station à Emperador.

Les travaux dans la section d'Emperador sont dirigés depuis le commencement de 1882 par un ingénieur français, M. Jacquemin, qui a été autrefois attaché à la construction du canal de Suez, cette grande école où se sont formés tant d'agents de la Compagnie du Canal de Panama.

Jusqu'à la fin de 1884, les travaux s'exécutaient en *régie intéressée*, c'est-à-dire que le personnel était payé par la Compagnie, et recevait, en sus de ses appointements fixes, des primes basées sur la quantité et sur le prix de revient du travail exécuté.

Depuis le commencement de l'année 1885, ce contrat en régie intéressée a été transformé en un contrat ferme d'entreprise, signé par le directeur même du chantier M. Jacquemin, qui, maintenant, agira avec pleine liberté d'action et sous son entière responsabilité.

Cette modification prouve au moins que l'entrepreneur, dont la compétence est connue, et qui a naturellement acquis une connaissance profonde du terrain et des chantiers sur lesquels il opère, a la certitude absolue de l'achèvement dans les délais fixés de la partie du Canal qu'il s'est engagé à livrer à ses risques et périls.

M. FERDINAND DE LESSEPS A ROUEN

Invité par le maire de Rouen, le président de la Chambre de commerce et le président de la Société pour la défense des intérêts de la vallée de la Seine, le Président de la Compagnie du Canal interocéanique doit se rendre à Rouen, le jeudi 5 mars, pour assister à l'inauguration d'un nouveau quai, qui a reçu le nom de *Quai Lesseps*.

Cet hommage rendu au promoteur des deux grands canaux maritimes de Suez et de Panama, est à la fois un témoignage de reconnaissance pour les services que les capitalistes français ont rendus au commerce universel en perçant l'Isthme égyptien, et une preuve de l'activité avec laquelle nos grands ports de l'Océan se préparent à bénéficier des trafics considérables qui résulteront du percement prochain de l'Isthme américain.

Nous avons eu souvent à signaler dans le *Bulletin* les espérances que ces ports fondent si justement sur l'ouverture d'une voie interocéanique qui abrégera les distances, diminuera les frais de transport, multipliera les relations commerciales existantes et ouvrira d'immenses champs d'exploitation.

C'est afin de pouvoir profiter de cette révolution économique si féconde que de toutes parts, à Rouen, au Havre, à Bordeaux, on se préoccupe d'améliorer les installations maritimes afin d'être prêt au moment décisif.

« Préparons-nous à tirer parti de tout ce que le Ca-
« nal de Panama pourra avoir d'avantageux pour nous,
« en augmentant nos relations avec l'Océan Pacifique »,
disait il y a quelques jours M. Gaden, dans un rapport qu'il adressait au Conseil municipal de Bordeaux.

« Nous pouvons retirer de grands bénéfices de notre
« situation géographique; mais pour cela il nous faut
« un port convenablement aménagé, sinon le mouve-
« ment de transit nous échappera.

Quelques mois auparavant MM. Thuillard-Froideville, dans un travail très étendu sur les améliorations qu'il lui paraissait nécessaire d'apporter au port du Havre, exprimait en ces termes la pensée de tous les havrais :

« L'isthme de Panama, en livrant bientôt passage
« aux courants maritimes, amènera un changement
« pour les nations industrielles; nous savons que les
« ports d'Allemagne se préparent en grand à l'accaparer,
« et, pour cela, s'imposent d'énormes sacrifices qu'ils
« savent devoir être rémunérateurs.

« L'heure sonnante appartient donc en France à « cette rade du Havre, incomplète encore, mais qui « peut devenir le plus grand port d'Europe, l'un des « plus beaux du monde, après Brest et Port-Jackson, « tout cela sans grands frais. »

Rouen a des intérêts identiques à ceux du Havre; Rouen profitera, s'il le veut, de ces courants commerciaux que créera, à brève échéance, l'ouverture du canal de Panama.

C'est ce qui explique les grandes marques de sympathie que M. Ferdinand de Lesseps a rencontrées à Rouen ainsi que dans tous les ports français. C'est ce qui justifie l'expression publique et officielle des sentiments dont ont bien voulu se faire les interprètes les représentants de la ville de Rouen, de son commerce, de son armement maritime, en donnant à un quai le nom de M. Ferdinand de Lesseps, et en l'invitant à assister à cette patriotique cérémonie dont nous n'avons certes pas besoin de faire ressortir la haute signification.

SUEZ ET PANAMA

La *Correspondance bleue* après avoir fait remarquer que le Canal de Suez est devenu un type d'entreprise unique au monde, le jour où les puissances européennes se sont entendues pour en consacrer la liberté en tous les temps, et que ni les guerres ni les révolutions n'empêcheront ce canal de faire des recettes et de servir un intérêt à ses actionnaires, dit :

« Le Canal de Panama sera exactement et forcément, comme le Canal de Suez, l'entreprise sans rivale.

« Mais il y aura cette différence, entre les deux canaux, que le Canal égyptien aura mis vingt ans à attendre que la diplomatie consacrât sa neutralité, sa liberté nécessaire, tandis que le Canal de Panama aura eu la bonne fortune de voir sa pleine liberté assurée, garantie, longtemps avant que Ferdinand de Lesseps osât se charger de l'exécuter.

« Le traité Clayton-Bulwer, intervenu solennellement entre l'Angleterre et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, — et à la demande des Etats-Unis, il ne faut pas l'oublier, — a spécifié *qu'aucune puissance quelconque d'Europe ou d'Amérique* ne pourrait jamais exercer un droit de quelque nature qu'il fût, contrôle, protection ou privilège, sur *aucun canal quelconque* creusé entre les deux océans.

« Ceux qui gardent en mémoire les faits contemporains et qui n'avaient pas oublié le traité Clayton-Bulwer, ne se sont pas laissé prendre un seul instant à la comédie dernièrement jouée à Washington et à Paris à propos du fameux projet de canal à creuser au Nicaragua. »

Après avoir dit que la faveur accordée aux actions de Suez doit nécessairement, fatalement, et dans les mêmes conditions, s'attacher aux actions et aux obligations du Panama, à mesure que la date d'achèvement du Canal s'approchera, le rédacteur se pose les questions suivantes :

« Mais la date de l'achèvement s'est-elle rapprochée ?

« Est-elle au contraire, plus éloignée ?

« Les travaux ont-ils pris un développement, une mise en train générale, permettant de compter sur leur marche régulière ?

« Enfin, peut-on préciser, aujourd'hui, la date de l'achèvement du Canal de Panama à date fixe, à quelques mois près ? »

Voici la réponse :

« ... La Compagnie, quant aux travaux, vient de passer, décidément, de la période des probabilités, des espoirs, des calculs, à la période de l'application pratique.

« Certes, personne plus que nous n'a en la parole de M. Ferdinand de Lesseps plus de confiance, et quand il nous promettait le Canal de Panama pour 1888, nous partagions sa foi, mais c'était tout. Maintenant, il y a autre chose, et cette autre chose, c'est simplement la substitution de braves et solides entrepreneurs, venus avec leur réputation, leurs dragues et leur argent...

« Nous avouons que cette intervention d'entrepreneurs d'une grande réputation, d'une immense fortune, tels que MM. Cutbill, de Lungo, Van Hattum, et qui doivent livrer leur besogne faite, dans des délais variant entre le 10 juin et (date extrême) le 31 décembre 1887, nous tranquillise plus que les explications théoriques, les programmes, etc., etc. Quand une série de gens de ce crédit et de cette importance, viennent s'engager, argent risqué, à exécuter pour près de 250 millions de francs de travaux, il en faut conclure : d'abord *que les travaux seront exécutables*, ensuite qu'ils peuvent être exécutés.

« Or, la question du Canal de Panama étant tout entière dans le problème de l'exécution — il nous semble que le problème est résolu, puisque des revenus de l'affaire nul n'a jamais douté, et que la possibilité seule du creusement, dans les délais annoncés, était douteuse et qu'elle ne l'est plus.

« Le Canal de Panama, c'est évident, a devant lui tout l'avenir réalisé et réalisable du Canal de Suez, et nous nous expliquons fort bien les améliorations sensibles des titres (actions et obligations) de cette entreprise. »

L'EXPLORATEUR GIRAUD

ET

LE LIEUTENANT DE VAISSEAU DUBOC

Une délégation de la Société de géographie de Paris, conduite par le président de la Société, M. Ferdinand de Lesseps, s'est rendue vendredi soir à la gare de Lyon pour y recevoir l'enseigne de vaisseau Giraud, qui vient d'accomplir un important voyage d'exploration dans l'Afrique équatoriale.

Nous empruntons au *Temps* le récit de la réception faite au courageux explorateur :

« A cinq heures quarante-cinq, le train entrait en gare, et d'un wagon de première classe descendait un jeune homme, de taille moyenne, portant toute sa barbe, le teint un peu bruni, paraissant âgé de vingt-six à vingt-huit ans. C'était M. Giraud.

« M. Ferdinand de Lesseps s'avança vers le voyageur et lui souhaita la bienvenue :

« Je me ferai un devoir, a-t-il ajouté, de convoquer « prochainement toutes les célébrités de la science géo- « graphique à une importante réunion qui aura lieu « dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, où une « réception digne de vous vous sera faite. »

« En terminant, M. Ferdinand de Lesseps a fait allusion aux services multiples que les officiers de marine rendent au pays, comme combattants et comme explorateurs.

« Il a rappelé les récents succès de l'amiral Courbet et de ses compagnons dans les mers de Chine, et a dit que le lieutenant de vaisseau Duboc, dont l'*Officiel* d'hier annonçait la promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur pour sa brillante conduite à Sheipou, avait été l'un des premiers pionniers de Panama. »

Le lieutenant Duboc, en effet, pendant la période d'organisation, avait été chargé, en qualité de chef du service hydrographique, d'études très importantes et était revenu en France après avoir terminé sa tâche.

LA CHAMBRE DE NAVIGATION D'ANGLETERRE

ET LE CANAL DE PANAMA

Le 13 février 1885 a eu lieu, à Londres, la huitième assemblée annuelle de la Chambre de navigation du Royaume-Uni. Les délégués d'un grand nombre d'Associations maritimes des principaux ports et plusieurs armateurs assistaient à cette séance, présidée par M. Henry Green, de Londres.

Un président de la Chambre a été élu pour 1885.

M. John Corry, de Belfast, nommé à l'unanimité, a prononcé une allocution dans laquelle il a passé en revue les principales questions intéressant la navigation.

Faisant allusion à l'accord intervenu au sujet du Canal de Suez et après en avoir constaté le résultat heureux, il s'est exprimé ainsi :

Bien que les armateurs n'aient pas obtenu tout ce qu'ils avaient demandé, il leur a été accordé des concessions très libérales, tant pour la diminution des droits que, spécialement, pour l'amélioration du Canal. Je crois qu'on a l'intention de tripler effectivement la largeur du Canal actuel et en même temps d'en augmenter la profondeur. Plusieurs nouveaux administrateurs anglais ont aussi été nommés, et j'estime qu'on n'aurait pas pu choisir des armateurs plus compétents ou plus autorisés que M. Mackinnon, M. Alexander, M. James Laing, notre ancien et excellent président, et M. Thomas Sutherland, président de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, dont la récente élection comme membre du Parlement pour Greenock a causé tant de satisfaction à ses amis du monde maritime.

Le percement du Canal interocéanique de Panama a également fait l'objet des réflexions de M. John Corry, qui s'est exprimé ainsi :

Une autre entreprise d'une nature semblable à celle de Suez, mais beaucoup plus sérieuse au point de vue de l'art de l'ingénieur, est maintenant en voie de progrès, et quelles que puissent être les difficultés pratiques — je sais qu'elles sont très grandes — elles seront surmontées, je n'en doute pas. Le Canal de Panama deviendra, en son temps, un fait accompli.

Parlant ensuite des autres projets de canaux en Angleterre et dans d'autres parties du globe, de leurs conséquences et de leur avenir, le président a conclu en ces termes :

Toutes ces entreprises ont une influence importante sur l'avenir de la marine. Les routes seront rendues droites, les angles seront supprimés et l'on serait porté à dire qu'une quantité de tonnage bien moindre suffira alors pour le trafic du monde; mais le contraire est plutôt la vérité, car plus grandes sont les facilités de communication, plus on en fait usage.

Il n'y a aucun doute que l'ouverture du Canal de Panama aura une influence immense sur le commerce avec la Chine et le Japon. Quant à présent, nous avons fait peu de progrès dans l'ouverture de la Chine au commerce; le trafic actuel, consistant principalement en thé, s'y compte par des *milliers de livres*, au lieu de *millions de tonnes* de produits divers, comme je ne doute pas que cela soit dans quelques années.

Nous avons tous été étonnés de la facilité merveilleuse avec laquelle les Japonais se sont façonnés aux idées occidentales, et nous pouvons être certains que les Chinois ne sont pas moins intelligents que leurs voisins.

Ceux qui connaissent intimement le sentiment général de la classe dominante en Chine, assurent que ce pays est pratiquement mûr pour un changement, et qu'aussitôt que la guerre avec la France sera terminée, les chemins de fer, les télégraphes, les mines de houille, que sais-je encore, seront immédiatement mis en œuvre.

Nous avons tous été surpris du développement de la navigation de nos jours, mais il serait bien audacieux celui qui tenterait de prédire ce que pourront produire cinquante ans de plus.

LE CANAL DE PANAMA

ET LES GRAINS D'ORÉGON ET DE CALIFORNIE

Le rapport du bureau de statistiques commerciales des Etats-Unis qui vient d'être publié, fait ressortir que le commerce du blé de la côte du Pacifique est la base des échanges dans cette partie du continent. Le total des exportations (y compris la farine de blé) de la Californie, de l'Oregon et du territoire Washington, s'est élevé, pendant l'année finissant le 30 juin 1884, à 10,821,107 hectolitres, dont 1,938,349 hectolitres expédiés des ports de l'Orégon, 81,708 du territoire Washington et 8,801,050 de la Californie. Sur ces chiffres, 9,536,547 hectolitres ou 88,13 0/0 de la totalité ont été dirigés vers l'Europe.

Cette exportation emploie chaque année une flotte de 400 voiliers qui vont doubler le cap Horn; la distance de San-Francisco à Liverpool étant d'environ 6,800 lieues marines de 25 au degré, la moyenne de la traversée est d'un peu plus de quatre mois.

Il est facile de se rendre compte de l'immense économie de temps et d'argent que réaliseront les navires et cette marchandise spéciale, lorsqu'il ne sera plus nécessaire de faire le long et périlleux détour par le cap Horn.

Le passage par le Canal de Panama aura pour effet d'abréger la distance à parcourir *de plus de la moitié;* par suite, le coût du fret et de l'assurance diminuera dans des proportions sensibles, ce qui dégrèvera les grains d'autant. Ils seront, en outre, livrés à l'arrivée dans de meilleures conditions, sur les marchés d'Europe, à cause du moindre séjour dans les cales.

Le coût de l'assurance d'un bâtiment âgé de dix ans, d'une valeur de 500,000 fr. et ayant à bord un chargement valant 500,000 fr., est actuellement d'environ 36,250 fr. par la voie du cap Horn; tandis que le trajet par le canal de Panama abaissera ce coût à 13,425 fr., soit une économie totale de plus de 23,000 fr. du seul fait du changement de route, par la suppression des surprimes par delà les caps sur les marchandises.

Si nous nous en rapportons à l'opinion de M. Arthur

B. Ross, un des principaux armateurs américains, le bénéfice pour un navire de 2,000 tonneaux qui se servira de la route du Canal au lieu de celle du cap Horn sera de 27 50 0/0 en faveur du Canal isthmique.

La moyenne du fret en 1883, qui a été de 1.19.1 liv. st. ou environ 50 francs par tonne de grains baissera donc aussitôt que les bâtiments prendront la route du Canal.

Des expériences d'exportation de grains à travers le continent américain par les chemins de fer *Southern Pacific*, *Central et Union Pacific* et *Northern Pacific* ont été faites, mais le succès n'a pas été satisfaisant et la continuation de ce mouvement a été interrompue.

La valeur des produits propres à la panification exportés de la côte du Pacifique pendant l'année finissant le 30 juin 1884 a été de 159 millions de francs.

FRETS

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Pérou)	40 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala	60 fr. et 10 0/0	—
La Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbon)	22 — 6	
Callao	24 —	
Panama	24 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	18 —	
Colon (charbons)	12 et 14 —	

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 28 FÉVRIER 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(150 FR. VERSÉS)
15 février. .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
16 — . .	481.25 480 481.25	en liq. : 483.75 au 28 : 481.25	408 407.75 406	245	322	323 322 323.25
17 — . .	482.50 483.75 485 487.50 486.25 485	en liq. : ... au 28 : 482.50	410	245	321 320	322.50 322 321.75 321.50 322.50
18 — . .	486.25 487.50 488.75 487.50 486.25 487.50	en liq. : ... au 28 : 486.25	410 409 408 405 407.50 409	246	322 320	322
19 — . .	485 486.25 487.50	en liq. : ... au 28 : 486.25	405 406 407.50 408	246	321 320.50	323 322.50
20 — . .	488.75 487.50 488.75 487.50 488 75	en liq. : ... au 28 : 487.50	408 407.50 407	246	321 320.50 321 320.50	322.50 322.25 322 322.25 322.50 323
21 — . .	485 487.50 488.75	en liq. : ... au 28 : 488.75	408 407.50	246	320.50 321 321.50	322.75 322.50 323
22 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
23 — . .	488.75 490	en liq. : ... au 28 : 487.50	408 410 408	245	322 321.50	323 322.50 323
24 — . .	488.75 490	en liq. : ... au 28 : 487.50	409 408.75	246	322 323 324 323	323 324 324.75 325
25 — . .	490 488.75 490 488.75 490	en liq. : ... au 28 : 488.75	408.75 410	246	324 323.75 323 323.50	325 326
26 — . .	487.50 485 486.25 487.50	en liq. : ... au 28 : 487.50 490	408 407.50 407	246	324.50 324.75 325 326 327	327 327.50 327.75 328
27 — . .	488.75 490 488.75	en liq. : ... au 28 : 488.75	407 408	246	327 326.50	328 328.25 328 328.25
28 — . .	487.50 488 75 487.50 488.75 490	en liq. : ... au 28 : 488.75 490	410	246	327 326 75	328 328.25 328.50

6e Année. — Numéro 134. Dimanche 15 Mars 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 3 0/0

PREMIER TIRAGE

Le premier tirage des obligations 3 pour 100 aura lieu le mercredi 1er avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,080 obligations qui seront remboursées le 15 du même mois, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU PREMIER COUPON DES OBLIGATIONS 3 0/0

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 7 fr. 50), échéant le 15 avril 1885, sera payé à partir du mercredi 15 avril, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 029, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PAYEMENT

DU PREMIER COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 10 fr.), échéant le 1er avril 1885, sera payé à partir du mercredi 1er avril, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 384, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 28 février au 13 mars 1885.

—

(Opp. 300) — Sur un certificat nominatif d'actions, n° 9,577 pour vingt actions.

(Opp. 301) — Sur deux coupons, nos 6 et 7 (échéances des 1er janvier et 1er juillet 1884) d'actions au porteur, nos 79,380 et 79,381.

(Opp. 302) — Sur deux obligations provisoires, 3 0/0, libérées, nos 126,164 et 126,165.

(Opp. 303) — Sur six obligations provisoires 3 0/0, libérées, nos 474,681 à 474,686.

(Opp. 304) — Sur deux actions au porteur, nos 469,685 et 469,686.

MAINLEVÉES

Signifiées du 28 février au 13 mars 1885.

—

(Opp. 185) — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 8,010 pour deux actions.

(Opp. 286) — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, nos 12,602 à 12,611.

(Opp. 294) — Sur trois obligations 4 0/0 au porteur, nos 195,201 à 195,203.

TITRES FRAPPÉS D'OPPOSITION

A LA DATE DU 13 MARS 1885

PARTS DE FONDATEURS

—

OPPOSITIONS sur dixièmes de parts de fondateurs

150 — 1414 — 5861 — 6653.

ACTIONS

—

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er juillet 1881) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

309583 — 309584

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Échéance du 1er juillet 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

16446 — 16447 — 16448 — 16449 — 16450 —
16451 — 16452 — 16453 — 16454 — 16455 —
16456 — 16457 — 16458 — 16459 — 16460 —
21837 — 21838 — 21839 — 21840 — 21841 —
21842 — 21843 — 21844 — 21845 — 21846 —
21847 — 21848 — 21849 — 21850 — 21851 —
21852 — 21853 — 21854 — 21855 — 21856 —
21857 — 21858 — 21859 — 21860 — 21861 —
21862 — 21863 — 21864 — 21865 — 21866 —
84592 — 119333 — 139840 — 182198 — 184918 —
260265 — 260266 — 262368 — 262369 — 262370 —
262371 — 262372 — 262373 — 277431 — 454500 —
454501 — 454502 — 454719 — 454720 — 500801 —
500802 — 500803 — 500804 — 500805 — 500806 —
500807 — 500808 — 500809 — 500810 — 500811 —
500812 — 500813 — 500814 — 500815 — 500816
500817 — 500818 — 500819 — 500820 — 500821 —
500822 — 500823 — 500824 — 500825 — 505737 —
505738 — 526006 — 526007 — 526008 — 526009 —
567541 — 567542 — 567543 — 567544 — 567545 —
596969 — 596970 — 596971 — 596972 — 596973 —
596974 — 596975 — 596976 — 596977 — 596978 —
596979 — 596980 — 596981.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Échéance du 1er juillet 1883) d'actions au porteur.

381827 — 381829 — 443823 — 443824 — 443825 —
443826 — 443827 — 443828.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 80039 — 87537 — 90746 —
90747 — 90748 — 90749 — 90750 — 90751 —
90752 — 90753 — 90754 — 90755 — 90756 —
98531 — 98532 — 102794 — 198838 — 216813 —
216814 — 326366 — 326367 — 326368 — 326369 —
326370 — 326371 — 326372 — 326373 — 326374 —
326375 — 355411 — 373998 — 373999 — 418025 —
418026 — 418027 — 418028 — 418029 — 418030 —
418031 — 418032 — 418033 — 418034 — 418035 —
418036 — 418037 — 418038 — 418039 — 418040 —
418041 — 418042 — 418043 — 418044 — 418045 —
418046 — 418047 — 418048 — 418049 — 418050 —
418051 — 418052 — 418053 — 418054 — 418055 —
418056 — 418057 — 418058 — 418059 — 418060 —
418061 — 418062 — 418063 — 418064 — 418065 —
418066 — 418067 — 418068 — 418069 — 418070 —
418071 — 418072 — 418073 — 418074 — 427772 —
427773 — 427774 — 427775 — 427776 — 427777 —
427778 — 427779 — 427780 — 427781 — 427808 —
427809 — 427810 — 427811 — 427854 — 427855 —
427856 — 427857 — 427867 — 427868 — 427869 —
427870 — 427871 — 427911 — 427912 — 427913 —
427914 — 427915 — 427916 — 427917 — 427918 —
427919 — 427920 — 427921 — 427922 — 427923 —
427924 — 427925 — 427926 — 427927 — 427928 —
427929 — 427930 — 427931 — 427932 — 427933 —
427934 — 427935 — 427936 — 427937 — 427938 —
427939 — 427940 — 427941 — 427942 — 494434 —
494435 — 494436 — 494437 — 494438 — 494519 —
494520 — 529327 — 529328 — 529329 — 529330 —
529331 — 529332 — 529333 — 529334 — 529341 —
529342 — 529887 — 529888 — 529889 — 529905 —
529906 — 529907 — 529908 — 529909 — 529910 —
529911 — 531514 — 531515 — 531516 — 531517 —
531518 — 531519 — 531520 — 531521 — 531522 —
531523 — 531524 — 531525 — 531526 — 531527 —
531528 — 539459 — 539460.

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 1er juillet 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 508558 — 508559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 8 (Echéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur

42039 — 42040 — 42041 — 48791 — 94419 — 94420 — 94421 — 124276 — 124277 — 211641 — 211642 — 211643 — 262685 — 492476 —

OPPOSITIONS sur Actions au porteur.

16362 — 20644 — 20645 — 20646 — 20647 — 20648 — 20649 — 20650 — 20651 — 20652 — 20653 — 21760 — 38715 — 38716 — 38717 — 38718 — 38719 — 38720 — 38721 — 38722 — 38723 — 76554 — 76555 — 76556 — 79126 — 79127 — 79128 — 79129 — 79130 — 79131 — 80795 — 80796 — 144234 — 145716 — 310727 — 310728 — 310729 — 310730 — 310731 — 310732 — 325356 — 325357 — 355741 — 372814 — 372815 — 374383 — 374384 — 374386 — 374387 — 387610 — 387611 — 387612 — 387613 — 413594 — 413595 — 413596 — 413597 — 413598 — 413599 — 417205 — 420890 — 447579 — 489822 — 489823 — 491668 — 498473 — 519942 — 519943 — 521432 — 521433 — 521434 — 521435 — 521436 — 521437 — 546617 — 572239 — 572240.

OPPOSITIONS sur Certificats d'inscription nominative d'actions.

4059 pour quarante actions. — 4563 pour vingt actions. — 4660 pour quatre actions. — 4774 pour quatre actions — 5245 pour deux actions. — 5492 pour quatre actions. — 5950 pour une action. — 5985 pour cinq actions. — 6365 pour trois actions. — 8339 pour vingt-deux actions. — 8391 pour une action. — 8800 pour deux actions. — 9063 pour une action. — 9577 pour vingt actions. — 10786 pour une action. — 12928 pour deux actions. — 16915 pour deux actions.

OBLIGATIONS 5 0/0

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 15 janvier 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

679 — 20089 — 20090 — 23986 — 23987 — 23989 — 23990 — 128692 — 151462 — 156913 — 156914 — 156915 — 156916 — 156917 — 156918 — 156919 — 156920 — 224514.

OPPOSITIONS sur coupons n° 4

(Echéance du 15 juillet 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

126179 — 126180 — 193793.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5 (Echéance du 15 janvier 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

36731 — 36732 — 102661 — 102662 — 102663 — 102664 — 102665 — 102666 — 102667 — 102668 — 102669 — 102670.

OPPOSITIONS sur obligations de 500 fr. 5 0/0 au porteur.

15955 — 15956 — 15957 — 15958 — 15959 — 15962 — 34278 — 34339 — 34340 — 34346 — 34347 — 34348 — 34349 — 34350 — 44730 — 44731 — 45574 — 45575 — 107614 — 108166 — 139971 — 139972 — 139973 — 139974 — 139975 — 139976 — 139977 — 139978 — 139979 — 139980 — 139981 — 139982 — 145056 — 145057 — 170709 — 170710 — 170711 — 191789 — 191790 — 191791 — 191792 — 191793 — 202679 — 239820 — 239821 — 239822 — 239823 — 239824 — 239825 — 240639 — 240640 — 240641 — 240642 — 244293 — 248373 — 248374 — 248375.

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 5 0/0.

136 pour trois obligations. — 154 pour une obligation. — 1607 pour dix obligations. — 2506 pour quatre obligations.

OBLIGATIONS 3 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires.

10896 — 15452 — 33789 — 36637 — 48861 — 49254 — 72463 — 72464 — 99826 — 116968 — 119826 — 130118 — 158903 — 158904 — 158905 — 182168 — 182457 — 229397 — 229398 — 232515 — 238496 — 238497 — 238498 — 238499 — 238500 — 240674 — 240675 — 242988 — 245698 — 246788 — 255351 — 259220 — 261769 — 261770 — 261771 — 261772 — 261773 — 261774 — 261775 — 261776 — 261777 — 261778 — 261779 — 261780 — 261781 — 261782 — 261783 — 261784 — 261785 — 270641 — 270642 — 270643 — 270644 — 270649 — 299413 — 302609 — 302610 — 351375 — 351376 — 397072 — 397073 — 397074 — 397075 — 397076 — 397077 — 397078 — 397079 — 397080 — 397081 — 413098 — 413099 — 415188 — 415189 — 417775 — 417776 — 425643 — 435043 — 435044 — 435045 — 435046 — 435047 — 478222 — 478223 — 478224 — 478225 — 496381 — 496382 — 496383 — 496384 — 516626 — 516627 — 516628 — 516629 — 516630 — 516631 — 516632 — 516633 — 555557 — 583840.

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur (Titres définitifs)

34938 — 36604 — 36605 — 36606 — 36607 — 36608 — 36609 — 36610 — 36611 — 36612 — 36613 — 36614 — 36615 — 36616 — 36617 — 36618 — 36619 — 36620 — 36621 — 31622 — 36623 — 216456 — 216457 — 216458 — 216459 — 216460 — 216461 — 216462 — 216463 — 216464 — 216465 — 270962 — 344403 — 344404 — 344405 — 344406 — 344407 — 344408 — 344409 — 344410 — 344411 — 418658 — 418659 — 418660.

OBLIGATIONS 4 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

33731 — 33732 — 94396 — 94397 — 95314 — 95315 — 102737 — 110924 — 135528.

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur (Titres définitifs).

52548 — 52549 — 197318.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Bordeaux, le 25 février, steamer « Ville-de-Marseille ».

M. GUSTINIANI (François).

De Saint-Nazaire, le 8 mars, steamer « Washington ».

MM. ALAVOINE (Joseph).
BADE (Henrique).
FRUTE (Honoré).
SOUCHET (Ambroise).
VENEGAS (Manuel José).

MM. Victor de Lesseps, Théodore Motet, administrateurs et Et. Martin, secrétaire général de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, ayant terminé leur mission ont quitté l'Isthme pour revenir en France par la voie de New-York.

M. FERDINAND DE LESSEPS A ROUEN

Le *Bulletin décadaire* du Canal de Suez publie sur le voyage de M. de Lesseps à Rouen l'article suivant que nous croyons devoir reproduire :

Sur l'invitation du maire de Rouen et du président de la Société pour la défense des intérêts de la vallée de la Seine, M. Ferdinand de Lesseps s'est rendu à Rouen jeudi dernier, 5 mars, pour assister à l'inauguration d'un nouveau quai, qui a reçu le nom de *quai Lesseps*.

A son arrivée en gare, il a été l'objet d'une ovation sympathique de la part de la population rouennaise, et a été reçu par MM. Hendlé, préfet de la Seine-Inférieure ; Ricard, maire de Rouen ; de Coëne, président de la Société pour la défense des intérêts de la Seine, et le bureau de cette Société ; les membres de la Chambre de commerce, de la Société normande de géographie, etc.

A deux heures, au milieu d'un immense concours de population et en présence de toutes les notabilités de la ville, a eu lieu, sur l'emplacement même du nouveau quai, la réception officielle de M. Ferdinand de Lesseps, auquel le maire de Rouen a remis copie de la délibération du conseil municipal relative à la dénomination du *quai Lesseps* et a souhaité la bienvenue en ces termes :

Monsieur de Lesseps,

La ville de Rouen est heureuse de vous saluer aujourd'hui et d'inaugurer, en votre présence, le quai qui porte votre nom.

Votre vie a été si remplie et si utile que je ne songe pas à rappeler tous les services que vous avez rendus à notre pays. Le nom du « grand Français » est, en France, sur toutes les lèvres ; je puis vous affirmer qu'il est ici dans tous les cœurs.

Après le rapporteur du conseil municipal, je me plais, à le répéter :

« Quoique vivant vous appartenez, dès à present, à l'histoire, et ainsi que nous l'avons fait pour Victor Hugo, nous pouvons, sans réserve aucune, vous donner une place que l'on n'accorde d'ordinaire qu'aux illustrations entrées déjà dans la postérité. »

Au nom de l'administration et du conseil municipal, j'ai l'honneur de vous remettre copie de la délibération prise le 17 octobre 1884 et du décret de M. le président de la République, qui l'a sanctionnée.

Je désire que ce souvenir vous soit aussi agréable que sera vivace et profond parmi tous nos concitoyens celui de votre visite et de cette manifestation.

M. Ferdinand de Lesseps, en exprimant ses remerciements au maire de Rouen, a terminé par ces mots :

On a dit que le Havre, Paris et Rouen forment comme les trois quartiers d'une même ville dont la Seine est la grande rue. L'image est exacte. Il faut s'appliquer à concilier ces trois intérêts, et Rouen ne peut manquer d'être l'avant-port de Paris. Je suis venu pour la première fois à Rouen il y a quarante-huit ans ; j'y suis revenu ensuite de dix années en dix années, et j'ai été émerveillé des progrès réalisés étape par étape.

J'admire plus encore ce que je vois aujourd'hui, et je forme les meilleurs souhaits pour la ville de Rouen, pour son excellent maire et pour toute sa population.

M. Ferdinand de Lesseps s'est embarqué ensuite à bord du *Touriste* pour visiter les travaux du port et descendre la Seine jusqu'aux grands chantiers de construction de l'usine Claparède.

Pendant cette excursion, il a eu occasion de s'entretenir, avec les sommités de l'industrie et du commerce rouennais, de toutes les grandes questions qui intéressent l'avenir commercial et maritime de la France. Interrogé sur les travaux en cours d'exécution à Panama, il a décrit les machines imaginées pour enlever les terres, les précautions prises pour sauvegarder la santé des ouvriers, etc.

Il a traité également avec M. Perrault, ancien commissaire du Canada à l'Exposition de 1878, une question d'un haut intérêt relativement à l'utilité de créer, avec le concours des négociants rouennais, un service régulier de steamers entre la France et le Canada, pour répondre aux efforts que fait dans le même sens ce pays demeuré français.

Le soir, un banquet de 600 couverts, présidé par M. de Coëne, président de la Société de défense des intérêts de la vallée de la Seine, a été offert à M. Ferd. de Lesseps. Plusieurs discours dont nous donnons un résumé ont été prononcés.

Le préfet de la Seine-Inférieure, après avoir proposé la santé du Président de la République, parle du grand œuvre auquel M. Ferd. de Lesseps a consacré toute sa vie :

Il n'est peut-être pas, dit-il, de département en France qui ait, autant que le nôtre, à profiter du magnifique développement que donne Suez et que promet Panama. Nous faisons face à l'Atlantique par notre grand port du Havre et par ce fleuve magnifiquement navigable qui fait de Rouen l'avant-port de Paris.

M. de Coëne, retraçant à son tour les grands travaux qui ont rempli la longue carrière de M. de Lesseps, sollicite son concours et l'appui de son influence en faveur de l'œuvre du développement de la navigation de Seine :

Après le percement du Canal de Suez, vous pouviez, dit-il, vous reposer en toute confiance...

Le repos était trop lourd pour vous. Vous avez repris bien vite votre rôle de champion de la civilisation, votre seconde œuvre est près d'être achevée et vous aurez deux fois remué la surface du globe...

Or, c'est justement cette ardeur qui fait notre espoir. Nous espérons qu'elle déversera son trop-plein sur notre entreprise et que vous ne nous refuserez pas l'appui d'un nom qui suffirait pour réaliser des miracles.

M. Ricard, maire de Rouen, vient ensuite remercier M. Ferd. de Lesseps et les personnes qui l'ont accompagné, de leur présence au chef-lieu de la Seine-Inférieure :

Les grandes œuvres accomplies par M. de Lesseps sont, dit-il, populaires parmi nous ; c'est que nous nous intéressons vivement à tout ce qui développe le commerce et l'industrie de la France ; c'est que nous avons une foi robuste et absolue dans l'avenir du port de Rouen.

Je ne saurais mieux caractériser cette foi qu'en la comparant à celle de M. de Lesseps pour le canal de Suez et le canal de Panama.

M. Ferd. de Lesseps, répondant à ce toast, parle des lointains incidents de sa vie qui le rattachent à la ville

de Rouen et il termine en disant tous les vœux qu'il forme pour la navigation de la Seine et le port de Rouen.

M. Martin, président du conseil général de la Seine, affirme en quelques mots le lien étroit qui unit les intérêts de Paris à ceux de Rouen.

M. Vauthier fait un savant exposé des améliorations nécessaires que réclame la navigation de la Seine.

M. Louis Simonin parle, à son tour, des intérêts communs des grandes villes riveraines de la Seine; puis il décrit les travaux en cours d'exécution à Panama, et il annonce, aux applaudissemente de tous les assistants, l'achèvement certain des travaux en 1888.

M. Pouyer-Quertier vient enfin, au nom du commerce et de l'industrie française, remercier « celui qui a fait Suez avec de l'argent français. » Il dit combien est heureuse l'idée de mettre sous le patronage de M. de Lesseps l'achèvement des travaux de la Seine.

C'est sur ces derniers mots que s'est terminée la fête à laquelle avait été convié M. Ferd. de Lesseps, et au cours de laquelle s'est manifesté d'une manière très intense l'intérêt universel qui s'attache aux grands travaux internationaux dont il est le promoteur.

SUEZ ET PANAMA

—

RECETTES ET DÉPENSES DES CANAUX MARITIMES

Extrait du « Bulletin du Crédit »

On a fait, à propos de l'exploitation du Canal de Suez, une observation que nos lecteurs ont certainement entendue, et qui a d'abord causé quelque surprise. Cette entreprise, a-t-on dit, offre ce caractère particulier, que ses recettes s'accroissent sans que les dépenses aient à subir une augmentation progressive et parallèle.

On entendait par là que les recettes augmentant, par exemple, de 10, 15 ou 20 0/0 d'une année à l'autre, les dépenses ne devaient s'accroître que de 3, 5 ou 7 0/0.

Eh bien, la réalité attestée par quatorze années d'expérience est tout autre que ces conditions déjà si favorables. La loi économique de Suez, loi vraiment merveilleuse pour les actionnaires, c'est que, si rapide que soit le progrès des recettes, les dépenses sont immobiles.

Ainsi de 1870 à 1883, des débuts de l'entreprise à son point actuel de développement, les encaissements annuels de la Compagnie ont passé de 9 millions à 68 millions, et le chiffre des dépenses de 1883 se trouve, par une bien curieuse coïncidence, être exactement le même que celui de 1870.

Voici, d'ailleurs, un tableau extrait des documents authentiques, et dont tous nos lecteurs peuvent vérifier l'exactitude :

Années.	Recettes totales.	Dépenses totales.
1870	**9.274.328 87**	**18.863.343 84**
1871	13.270.138 50	15.886.720 99
1872	18.325.024 46	16.253.745 46
1873	24.824.732 50	17.331.028 62
1874	26 383.515 15	18.569.470 85
1875	30.827.194 72	17.798.408 09
1876	31.143.762 44	17.244.658 12
1877	33.958.314 28	17.432.080 59
1878	32.403.611 64	16.893.444 84
1879	30.917.331 27	16.275.596 04
1880	41.410.623 01	17.031.681 80
1881	54.671.961 93	16.910.694 40
1882	63.406.770 31	18.251.464 91
1883	**68.512.064 69**	**18.957.501 75**

Nous ne connaissons aucune autre industrie qui bénéficie de la même loi. Nos lecteurs en comprennent bien l'effet pratique.

Prenons, si l'on veut, un chemin de fer qui exploite à 52 0/0. Le réseau faisant 10 millions de recettes, il y aura 5,200,000 francs de dépenses annuelles et 4,800,000 francs disponibles. Le jour où les recettes seront de 20 millions au lieu de 10, les dépenses absorberont 10,400,000 francs et il restera 9,600,000 francs. A Suez, l'exploitation a coûté dès la première heure 18 millions 8 à 900,000 francs et maintenant elle ne coûte pas davantage. Tout ce qui dépasse cette somme, quelle que soit l'importance de l'excédent, va au profit de l'entreprise. Ainsi qu'on le voit par le tableau qui précède, cette différence en bénéfice a été de **6** millions en 1874 et de 50 millions en 1883.

Mais il y a plus : une grosse part de cette dépense annuelle de 18 à 19 millions provient du service financier de la Compagnie. Il a fallu demander de l'argent souvent et sous diverses formes, immobiliser des intérêts échus que les recettes d'alors ne permettaient pas de servir. En présence de la nouveauté de l'entreprise, de ses difficultés réelles, sous la pression des antagonismes qu'elle soulevait et au milieu d'attaques dont l'acharnement et la passion se mesurent toujours à la grandeur des œuvres, ce crédit se payait cher.

On en raisonne aujourd'hui bien à l'aise à Panama. La Compagnie-sœur a le crédit de son aînée. La parole de M. de Lesseps ne se discute plus; son autorité est faite; elle s'exerce sur les capitaux avec une puissance irrésistible. Ce qu'il veut, l'argent le fait, parce que l'argent sait bien qu'il n'a qu'à gagner en obéissant.

Aussi Panama trouve-t-il à 5 0/0 les capitaux dont il a besoin, tandis que Suez a été obligé d'emprunter à 6, à 7 et jusqu'à 8 0/0. Disons, puisque l'occasion s'en présente, que cet écart entre le crédit qui est fait et le crédit qui était à faire est pour les actionnaires de Panama de la plus haute importance. Il en résulte, en effet, que si le percement de l'isthme américain coûtait le double de ce qu'ont coûté les travaux de Suez, la charge financière des deux Compagnies serait cependant égale.

Il n'en est pas moins vrai que le Suez subit aujourd'hui les conséquences de ce passé. Il a des engagements de tout ordre auxquels il doit satisfaire : obligations, bons trentenaires, bons de coupons. Seulement, ce poids a atteint son maximum presque dès l'origine. Depuis lors, il tend à s'alléger graduellement, parce que la dette sociale va diminuant chaque année.

C'est même à cause de cela que le vrai public n'a jamais pris au sérieux les prétendues craintes qu'on cherchait à lui inspirer à propos de la réalisation du programme des deux cents millions. Ce programme sera exécuté comme il a été conçu, au fur et à mesure des besoins du transit. Les deux cents millions seront empruntés en cinq, six ou sept ans, et les dépenses de la Compagnie conserveront la belle immobilité qu'elles ont depuis quatorze ans, parce qu'à côté de l'argent nouveau qui arrive aux meilleures conditions de crédit, l'amortissement enlève de l'argent ancien qui coûtait deux fois plus.

Nos lecteurs excuseront ces réflexions qui nous sont venues par surcroît. Ce que nous avons voulu leur signaler, c'est ce fait peut-être unique dans l'histoire d'une grande industrie : Dans la période de quatorze ans qui s'est écoulée depuis l'ouverture du Canal, les recettes de Suez se sont accrues de 750 pour cent ; elles sont sept fois et demie ce qu'elles étaient à l'origine, ayant passé de 9 millions à 68 millions. Les dépenses, au contraire, sont restées les mêmes. Elles ont été exactement en 1883 ce quelles avaient été en 1870.

C'est aux actionnaires à conclure.

LES PORTS DU PACIFIQUE

PORTS DU PÉROU

ARICA

Au nord de la province littorale de Tarapaca, aujourd'hui au pouvoir des armes chiliennes, s'étend le département péruvien de Tacna, subdivisé en trois petites provinces qui sont celles de Tacna, Arica et Tarata.

Arica offre un mouillage très sûr, bien connu dans ces parages et d'une excellente tenue, quoique parfois d'un accès difficile.

Bien que le département de Tacna soit l'un des moins peuplés de la République, puisque sa population entière, pour les trois provinces susnommées, ne dépasse pas 40,000 habitants, il s'y fait un commerce très actif; car c'est par cette partie de la côte du Pérou que s'opère tout le transit des produits destinés à la Bolivie ou exportés par elle.

A la hauteur du port d'Arica, le territoire péruvien resserré entre le littoral et la frontière bolivienne, audessus du bassin du rio Azapa, offre l'espace le plus étroit à traverser, du Pacifique à la Bolivie, et ce point paraît tout indiqné comme la voie de transit la plus courte à parcourir.

Ce fait avait appelé l'attention du Gouvernement et donné l'éveil à la spéculation; car aussitôt après la construction de la première ligne ferrée, exécutée au Pérou, entre le port du Callao et la ville de Lima, dont l'inauguration eut lieu le 5 avril 1851, un groupe financier entreprit et exécuta la ligne d'Arica à Tacna, qui fut livrée à la circulation dès l'année 1854.

Le contrat de concession intervenu entre la Compagnie du chemin de fer et le gouvernement péruvien, garantit à celle-là un intérêt de 6 1/2 pour cent par an sur le capital engagé dans l'entreprise, fixé à 10,000,000 de francs.

Les premières années furent peu favorables aux intérêts de la Compagnie, par suite de la suspension de relations entre le Pérou et la Bolivie, qui entraîna pendant près d'une année, entre les deux Républiques, une interdiction commerciale du trafic par la frontière voisine.

Dans cet état de choses, le mouvement sur la ligne d'Arica à Tacna était en 1860, le suivant :

VOYAGEURS

D'Arica à Tacna	9.437
De Tacna à Arica	9.569
Total	19.006

MARCHANDISES

D'Arica à Tacna.

Bois	10.783	quintaux
Farines	22.556	—
Fer	3.040	—
Sucre	5.141	—
Guano	5.978	—
Charbon	2.086	—
Marchandises diverses	58.615	—
Total	108.199	quintaux

MARCHANDISES

De Tacna à Arica

Laines	5.819	quintaux
Cuivre en barre	235	—
Cuivre en lingots	43.136	—
Etain en barres	2.144	—
Etain en lingots	4.944	—
Quinquina	3.749	—
Marchandises diverses	7.898	—
Total	67.925	quintaux

En 1865, les chiffres étaient les suivants :

VOYAGEURS :

D'Arica à Tacna	19.368
De Tacna à Arica	20.896
Total	40.264

MARCHANDISES :

D'Arica à Tacna	139.695	quintaux
Valeur	1.912.780	pesos
Soit	9.563.905	francs

MARCHANDISES :

De Taena à Arica	83.344	quintaux
Valeur	1.475.107	pesos
Soit	7.375.535	francs

On peut suivre par les registres souvent incomplets, malheureusement, de la douane d'Arica, le développement du commerce de ce port, considéré comme centre d'exportation des produits originaires de Bolivie, et comme point d'introduction des marchandises étrangères destinées à ce pays.

C'est ainsi qu'on trouve pour 1870 :

VALEUR DES MARCHANDISES EXPORTÉES A L'ÉTRANGER PAR LE PORT D'ARICA :

Cuivre	32.940	pesos
Laines	378.672	—
Or	128.474	—
Argent	165.816	—
Cuirs	5.687	—
Marchandises diverses	943.796	—
	1.655.385	pesos
Soit	8.286.925	francs

VALEUR DES MARCHANDISES IMPORTÉES PAR LE PORT D'ARICA PENDANT LA MÊME ANNÉE :

Tissus de soie	67.300	pesos
Tissus de fil	15.250	—
Tissus de coton	219.575	—
Tissus de laine	182.380	—
Vêtements confectionnés	150.760	—
Vivres	575.500	—
Marchandises diverses	725.702	—
	1.936.467	pesos
Soit	9.653.035	francs

En 1878, le total des exportations dépassait le chiffre de 9 millions, et celui des importations atteignait 10 millions et demi; ce qui portait le commerce général de ce port à près de 20 millions de francs.

MOUVEMENT MARITIME

Le mouvement maritime du port d'Arica avait été le suivant pour l'année 1860 :

Entrée	176 navires avec		63.547	tonnes
Sortie	159	— —	59.614	—
	335	— —	123.161	tonnes

L'intercourse maritime de ce port occupa pendant l'année 1870 :

ENTRÉE

212 navires jaugeant...........	206.517	tonnes

SORTIE

218 navires jaugeant...........	208.275	—
430 navires jaugeant ensemble...	414.792	tonnes

En 1878, ce mouvement s'est étendu, entrée et sortie réunies, à 527 navires, jaugeant 568,560 tonnes.

On comprend toute l'importance que le Chili attachait à l'occupation prolongée du port d'Arica, entrée matérielle du territoire bolivien du côté du Pacifique. C'est ce qui l'a fait insister avec une obstination marquée, à l'occasion du dernier Traité, pour obtenir que ce port reste encore entre ses mains, pendant un certain nombre d'années, et que les produits de ses douanes soient affectés pendant tout ce temps au payement des dépenses d'occupation, qu'exige la défense des intérêts chiliens.

Il est permis de dire que le récent Traité vient de remettre en réalité, entre les mains du gouvernement de Santiago, ce qu'on pourrait appeler la clé de la Bolivie.

M. DE LESSEPS

ET

L'ASSOCIATION GÉNÉRALE DES ÉTUDIANTS

Nous empruntons au *Gaulois* les lignes qui suivent concernant une réunion présidée par M. Ferdinand de Lesseps, réunion où M. Frédéric Gerbié, de retour depuis peu du Canada, s'est fait applaudir en entretenant ses auditeurs de cette ancienne colonie de la France.

« M. de Lesseps a présidé hier, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, une intéressante séance de l'Association générale des étudiants ; il s'est exprimé en ces termes :

Messieurs, j'ai accepté avec empressement la présidence que vous avez bien voulu m'offrir, car, je vous le dis sincèrement : j'aime la jeunesse (Applaudissements); celle qui m'entoure représente la France de demain, ses traditions et sa gloire (Applaudissements). Je cède la parole à M. Gerbié, qui vous parlera de la France américaine. M. Gerbié n'est pas un envoyé du gouvernement ni un mandataire d'une société quelconque; il a parcouru le Canada en tous sens; il l'a étudié pendant cinq ans, à ses frais, comme champ d'émigration. Vous allez communier, par son entremise, avec nos frères transatlantiques. (Applaudissements.)

L'orateur annoncé a, en effet, captivé longuement son auditoire en l'entretenant de la « Petite France ».

LA CULTURE DE L'OLIVIER

EN CALIFORNIE

Nous avons déjà eu l'occasion de donner dans le *Bulletin* (numéro du 15 févrieı 1883) des renseignements sur l'olivier en Californie ; nous empruntons aujourd'hui au rapport de M. Vauvert de Méan, consul de France à San-Francisco, des détails intéressants sur les progrès de cette culture :

« La plantation des oliviers en Californie en est encore à la période d'essai et à l'état d'enfance. Et cependant ce précieux arbre y a été introduit depuis plus d'un siècle. C'est en effet en 1769 que don José de Galves a apporté en Californie les premières boutures d'olivier qui y aient été plantées. Toutes les missions franciscaines du Sud eurent bientôt leurs plantations et leurs pépinières d'oliviers. Mais les données manquent sur l'importance du rendement obtenu, soit en fruits, soit en huile. »

Après avoir fait remarquer que la culture de l'olivier, comme celle de la vigne, a subi une période d'arrêt de 1820 à 1860, due à l'incapacité des successeurs des franciscains et en dernier lieu à la découverte des mines d'or, M. Vauvert de Méan poursuit :

« C'est ainsi que la culture de la vigne ne prit une réelle importance qu'à partir de 1860. L'olivier fit sa réapparition à la même époque. Quelques propriétaires établis dans le comté de Santa Barbara, parmi lesquels un Français, M. Goux, eurent l'idée de planter des vergers d'oliviers. Ces agriculteurs ont utilisé les boutures recueillies sur les souches centenaires restées vivaces jusqu'à ce jour et qui se rencontrent sur l'emplacement des anciennes missions. Dans une période de treize années, 1860-1873, plus de dix mille oliviers ont été plantés dans le comté de Santa Barbara. Ils sont tous de la même provenance.

« ... La variété d'oliviers presque universellement usitée est la *Picholine*, dont le nom scientifique est *olea oblonga*. Le fruit de cette espèce passe du vert au rouge et du rouge au noir et est caractérisé par sa saveur amère. La plupart des producteurs le font mariner pour le vendre dans le pays même et dans les comtés environnants à raison de 50 cents par gallon. L'olivier espagnol commence à être expérimenté. Un horticulteur de San Léandro, près de San Francisco, vient d'importer par les voies rapides une quantité assez importante de boutures de cet olivier.

« Un seul planteur, le plus important de la région, M. Elliwood Cooper, a entrepris la manufacture de l'huile d'olive. Les résultats très avantageux obtenus par cet industriel ne manqueront pas de provoquer des imitateurs. Il a fabriqué en 1883, d'après ce que j'ai appris sur les lieux mêmes, 18,000 bouteilles d'huile, soit 3,000 gallons, qu'il a vendues à raison de 1 dollar par bouteille. Cette opération représente une somme de 100,000 francs pour 3,000 arbres en plein rapport.

« ... M. Goux, le planteur français que j'ai cité plus haut, ajoute M. le consul de France à San Francisco, évalue le rendement moyen d'un acre de terre planté en oliviers, après quinze années, à 1000 gallons d'olives qui représentent 100 gallons d'huile. Le gallon comprenant 6 bouteilles à 1 dollar ou 5 francs pour chaque bouteille, un acre (0,40 hect.) rapporterait environ 3,000 francs... »

Nous venons de voir que l'importance actuelle de la production de l'huile en Californie est peu considérable. Cependant les plantations prenant tous les jours de l'extension, il est à prévoir que, dans quelques années, la fabrication de l'huile d'olive californienne non seulement alimentera la consommation locale, mais encore deviendra un produit important d'exportation et fournira ainsi sa quote-part au trafic du Canal de Panama.

FRETS

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Pérou)	40 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala	60 fr. et 10 0/0	—
La Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Franctisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbon)	22 — 6	
Callao	24 —	
Panama	24 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	18 —	
Colon (charbons)	12 et 14 —	

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 15 MARS 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(150 FR. VERSÉS)
1er mars	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
2 —	493.75 495 493.75 492.50 495 497.50 495 493.75 495 496.25 497.50	en liq.: ... au 15 : 492.50	410 408.75	246	327.50 328 328.50	328.50 329 329.50
3 —	500 501.25 502.50 503.75 505 506.25 507.50 506.25 505 503.75	en liq.: 501.25 au 15 : 502.50	410 412 412.50 415	246	329 50 330	330 331 332 333
4 —	502.50 503.75 501 25 500 498.75 497.50 500	en liq. : ... au 15 : 507.50	415 413 415	246 247	331 332 333 335 333	332.50 332.75 333 332.75 332.50 332
5 —	500 498.75 497.50 500 498.75 497.50 496.25 495	en liq. : ... au 15 : 500	415	247	333 330 329	332 331.75 331.50 331
6 —	495 497.50 496.25 495 493.75 492.50 490 491 25 493 75 495 493.75	en liq. : ... au 15 : 495	415 414	247 248	328 327.75 326 325	330 329.75 328 327 326 325 324.75 324.50 330 327
7 —	496 25 497 50 495 497.50 498.75 500	en liq. : ... au 15 : 495	412 50 412 413 413.50	248	328 327 326.50 326 325.50 328	327 326 325 327
8 —	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
9 —	500 497.50 498.75 500 501.25	en liq. : ... au 15 : 498.75	415 413.50	248 249	328.50 328.75 329	330 329 330
10 —	500 501 25 502.50 503.75 502.50 501.25	en liq. : .. au 15 : 503.75	415 414.50	249 249.50	330 331 332 331	330 332 333
11 —	502.50 500 498.75 500 501.25 498.75 500	en liq. : ... au 15 : 500	415 414 415	249 249.50 250	332 331 330	332 331.75 331.50 330 331.50
12 —	495 496.25 495 493.75 492.50 495	en liq. : .. au 15 : 495	414 413 412.50	250 249.50 249 248.50	328.75 327.50 326.50 327 328.75	331 330.50 330 329 328 327.50 327 326 327 328
13 —	496.25 495 493.75 495 493.75	en liq. : ... au 15 : 495	415	250 252 252.50 250 251.25 252.50 253	327.50 326.50 326 327.50	327 328
14 —	495 492 50 493.75 495	en liq. : ... au 15 : 496.25 495	415	254.75 255	327.50 328 328.75 329.50	330 331.50 330
15 —	Bourse fermée.	»	»	»	»	»

6e Année. — Numéro 135. Mercredi 1er Avril 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCEANIQUE DE PANAMA

Emission des 318,245 Obligations 4 0/0

QUATRIÈME VERSEMENT DE 100 FR.

MM. les souscripteurs des Obligations de 500 francs 4 0/0 sont prévenus que le quatrième versement de 90 fr. 425, exigible sur ces titres, déduction faite de 9 fr. 575 pour intérêts acquis, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 1er au 5 avril 1885, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants, en France et à l'étranger.

PAYEMENT

DU PREMIER COUPON DES OBLIGATIONS 3 O/O

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 7 fr. 50), échéant le 15 avril 1885, sera payé à partir du mercredi 15 avril, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit,* par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 029, *impôts déduits,* par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PAYEMENT

DU PREMIER COUPON DES OBLIGATIONS 4 O/O

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 10 fr.),

échéant le 1er avril 1885, sera payé à partir du mercredi 1er avril, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 384, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 3 0/0

PREMIER TIRAGE

Le premier tirage des obligations 3 pour 100 aura lieu le mercredi 1er avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,080 obligations qui seront remboursées le 15 du même mois, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 14 au 27 mars 1885.

(Opp. 305) — Sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 369,831 à 369,836.

(Opp. 306) — Sur cinq coupons, n° 8 (échéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur, nos 492,245 à 492,249.

(Oqp. 307). — Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 419,133 à 419,134.

MAINLEVÉE

Signifiée du 14 au 26 mars 1885.

(Opp. 254) — Sur cinq obligations 5 0/0 au porteur, nos 34,346 à 34,350.

MM. Victor de Lesseps et Théodore Motet, administrateurs de la Compagnie, et M. Martin, secrétaire-général, envoyés en mission dans l'isthme, se sont embarqués à New-York le 25 mars sur le paquebot français *La Normandie* en route pour le Havre.

Nous sommes heureux de pouvoir dire que l'impression produite sur la mission par l'organisation et l'état actuel des chantiers a été complétement satisfaisante.

Nous pouvons ajouter, sans intention de polémique, simplement pour relever un nouvel exemple de l'acharnement et de l'imagination des derniers et rares adversaires de l'entreprise, que pas une seule des nouvelles « alarmantes » (pour employer l'expression même de ces adversaires), transmises de New-York au *Standard* par télégramme, n'est exacte.

Le correspondant du *Standard* de Londres à Paris, justement impressionné par cette dépêche de New-York que ces termes mêmes rendaient suspecte, a vu M. Ferdinand de Lesseps. Le président-directeur de la Compagnie a pu montrer à ce correspondant deux lettres privées de son fils, M. Victor de Lesseps.

Ces lettres n'ayant pas le caractère d'un document administratif, M. Ferdinand de Lesseps nous autorise à déclarer que les extraits qui en ont été reproduits par le *Standard* sont textuels.

Nous traduisons plus loin la correspondance du journal anglais à titre de document.

Les attaques encore dirigées de temps en temps contre l'entreprise doivent, moins que jamais, impressionner les actionnaires, auxquels on s'applique d'ailleurs à les faire parvenir directement par des moyens qui suffisent, nous le savons, pour leur en faire apprécier l'intention.

Pendant la période des études et la période de l'organisation, nous avons cru devoir insister ici, sans omettre un seul détail, sur les mesures prises pour atteindre, avec la sûrete et la grandeur que la tâche à remplir exigeait, à la période d'exécution proprement dite. C'est ainsi que dans chaque numéro du *Bulletin* nous énumérions le matériel commandé ou expédié, les machines en montage ou à pied-d'œuvre et que nous relevions, pour les publier dans le plus bref délai possible, les résultats des travaux commencés et les changements apportés dans les plans d'exécution.

Il importait en effet, alors, de prémunir les actionnaires contre la tactique des malveillants qui consistait à nier « la possibilité de creuser le moindre morceau « de terrain dans l'isthme de Panama, » d'y « organiser un seul chantier, » d'y « maintenir en travail « plus de mille ouvriers, » d'y voir arriver enfin *un seul entrepreneur* qui « osât se charger d'enlever un « mètre cube. »

Fidèles à notre système qui consiste à attendre patiemment les faits accomplis pour les mettre en regard des attaques formulées, nous opposions à ces « pro« phéties » la calme et officielle énumération des efforts considérables faits pour préparer, — conformément au programme soumis aux actionnaires, — l'exécution et l'achèvement de l'entreprise dans les délais voulus. L'accumulation des détails nous semblait devoir répondre à ceux qui niaient « l'action » de la Compagnie.

La situation n'est plus la même maintenant ; un grand changement s'est produit qui oblige à une nouvelle attitude, qui impose d'autres devoirs à l'administration. Ce n'est plus la Compagnie, en effet, qui agit aujourd'hui dans l'Isthme, qui prépare, qui organise, mais des entrepreneurs liés par des contrats, maîtres de leurs actions, et irrépréhensibles, tant que leur tâche est en voie d'accomplissement normal, en voie d'achèvement vers la date fixée. tant en un mot que les résultats partiels de leur action générale manifestent un progrès proportionnel au délai d'exécution accepté.

Il n'appartient pas à la Compagnie, et par consé-

quent au rédacteur de ce *Bulletin*, de s'immiscer trop, et surtout publiquement dans les agissements libres d'entrepreneurs, ayant le droit de dicter l'ordonnance de leurs chantiers, d'en régler la marche, d'en modifier les errements suivant qu'ils le jugent utile à leurs intérêts, sous l'unique contrôle technique des agents officiels de la direction générale.

Nos lecteurs n'ont certainement pas oublié le programme de notre Directeur général des travaux, M. Dingler, exposé dans le rapport lu au nom du Conseil d'administration à la dernière assemblée.

C'est en juin au plus tard que les entrepreneurs de la Culebra doivent, aux termes de leur contrat, commencer une production effective de cube, et c'est en octobre 1886 qu'ils doivent avoir terminé leur tâche, la plus importante de toutes, celle qui peut être considérée comme représentant presque à elle seule le creusement du canal.

Le chantier d'Emperador, qui n'exigeait qu'un remaniement, ne doit pas tarder à entrer en plein travail.

Les derniers rapports contiennent une indication intéressante s'appliquant à un autre chantier, dans la section de Bohio-Soldado, sur le versant atlantique, au quart de la distance, à peu près, entre Colon et Panama. — Les entrepreneurs, chargés là d'enlever une butte, ont creusé une galerie de 3 mètres de largeur sur 3 mètres de hauteur, dans laquelle déboucheront des puits verticaux par où les déblais de la partie supérieure de la butte tomberont directement dans les wagons. Cette méthode d'attaque a l'avantage, une fois la galerie percée et les puits creusés, d'être beaucoup plus expéditive que la méthode ordinaire de terrassement, et le temps employé à la préparation se gagne plus que largement ensuite.

A Obispo, vers le milieu de l'isthme, des chantiers de nuit ont été installés pour le creusement rapide d'un tunnel qui doit servir à la dérivation des eaux, ce qui permettra d'attaquer en grand le Canal et de continuer le creusement sans arrêt. Suspension de travail effectif, là encore, mais rendement meilleur après.

Ces divers travaux de réorganisation, d'appropriations nouvelles, de remaniements perfectionnés, décidés et exécutés par des entrepreneurs qui doivent avoir terminé leur tâche à date fixe, ont sans doute retardé les prévisions théoriques de cube calculées d'après les premières méthodes adoptées, mais ils offrent l'avantage, non seulement de préparer des extractions qui coûteront moins, et qui s'exécuteront, une fois commencées, très vite et tout-à-fait sûrement. C'est là, d'ailleurs, exactement ce qui s'est passé à Suez.

A la Culebra, par exemple, où s'installent les entrepreneurs anglo-hollandais, l'ingénieur choisi pour diriger le chantier a, par des travaux préparatoires intelligents, mis en contact le terrain d'exécution avec deux grandes vallées transversales capables de recevoir les déblais qui, dans la première organisation, devaient être transportés relativement loin.

Par cette nouvelle méthode, d'après la note sommaire que nous avons sous les yeux, le trajet le plus long de transport des déblais n'excéderait pas un kilomètre et demi. C'est un résultat de premier ordre, une amélioration très importante et qui a exigé un certain temps.

Au départ du courrier (7 mars), six dragues nouvelles étaient en montage à la Boca, du côté du Pacifique.

Ce programme consistait à confier l'exécution totale du Canal à une série d'entrepreneurs, mais en ayant en réserve un matériel suffisant pour que les ingénieurs de la Compagnie, aussitôt qu'un entrepreneur, même sans faillir à sa tâche, faiblirait dans son labeur consenti, pussent, ou bien le remplacer, ou bien concourir avec lui à l'exécution du travail retardé. Ce programme a été complètement exécuté : tous les contrats avec les entrepreneurs contiennent, nous l'avons dit, une clause formelle donnant au Directeur général des travaux le droit d'intervenir, avec ses propres machines et son propre personnel, dès qu'une tâche d'entreprise partielle est en retard sur les délais proportionnels d'exécution.

La période d'exécution pratique réduit la Compagnie à un rôle de surveillance et de constatation. Le *Bulletin*, organe officiel de la Compagnie, doit nécessairement se conformer aux exigences de la situation nouvelle, et se garder, en conséquence, d'intervenir par des appréciations dont la publicité pourrait, dans une certaine mesure, en provoquant une polémique, nuire aux entrepreneurs, la violence et la mauvaise foi de certains adversaires de l'entreprise ayant, depuis longtemps déjà, dépassé les limites de l'honnêteté. Le crédit et le sang-froid nécessaires aux entrepreneurs souffriraient de telles discussions, si faciles à éviter.

Les violences laissées dans le vide tombent d'elles-mêmes, lourdement ; les attaques, lorsqu'il s'agit d'une entreprise de travaux publics, ne résistent pas à l'accomplissement successif des faits ; la mauvaise foi se prend à son propre piège, pourvu qu'on la laisse suivre son chemin tortueux :

On avait dit que la mortalité décimerait les travailleurs dans l'Isthme et que « jamais un seul chantier ne pourrait y être conservé ». — Voici trois ans que les chantiers fonctionnent, et la mortalité des travailleurs, nous l'affirmons, n'a pas dépassé la moyenne de la mortalité habituelle des chantiers européens.

On avait dit que « jamais la Compagnie ne trouverait *un seul entrepreneur* consentant à se charger d'une tâche à ses risques et périls ». — Le Canal, sur toute sa longueur, d'une mer à l'autre, n'est actuellement creusé que par des entrepreneurs, travaillant à leurs risques et périls.

Que dira-t-on demain ?

Le mieux est donc de laisser dire, et de creuser le Canal, suivant les méthodes et même les apparentes lenteurs qui doivent conduire sûrement aux résultats.

Le dernier courrier de Panama arrivé à Paris, porte la date du 7 mars. Les chantiers en action (sauf, ainsi que nous l'avons indiqué à nos lecteurs, ceux d'Emperador et de la Culebra, dont l'organisation définitive se continuait au départ du courrier), qui avaient donné en décembre 500,000 mètres cubes, en janvier 550,000 mètres cubes, ont donné en février 590,000 mètres.

Ajouterons-nous que depuis cette date, les nombreux télégrammes administratifs transmis par la direction générale des travaux au président de la Compagnie, permettent d'opposer un démenti formel aux bruits absurdes venus de New-York à Paris par l'entremise d'un journal anglais?

L'exécution du Canal maritime de Panama suit sa marche normale, et rien, jusqu'ici, ne permet de craindre que la voie nouvelle ne soit définitivement pas ouverte aux navires pendant l'année qui a été inscrite au programme d'achèvement.

Quelques incidents de politique intérieure se sont produits sur le territoire de la République des Etats-Unis de Colombie. Ces incidents, qui ont affecté un instant les villes de Panama et de Colon, n'ont certainement eu aucune influence appréciable sur la marche des travaux.

La ville de Panama, centre administratif de la Compagnie, est distante de 3 kilomètres 1/2 du premier chantier. Quant à Colon, la ville ancienne, utilisée d'abord à cause de ses wharfs et où se trouvent la gare du chemin de fer traversant l'isthme ainsi que quelques

immeubles et installations administratives de la Compagnie, n'est pas le point d'activité du canal du côté de l'Atlantique; ce point est à un kilomètre environ de l'ancienne ville, séparé d'elle par un bras de mer, sur un terre-plein destiné à devenir la ville nouvelle, et qui a reçu le nom de Christophe-Colomb.

Il est possible que les immeubles de la Compagnie à Panama aient subi quelques détériorations pendant le combat de quatre heures que, le 20 mars, les troupes du gouvernement, victorieuses, ont dû soutenir contre une attaque de rue; mais la Compagnie n'a reçu du Directeur général aucune nouvelle fâcheuse quelconque relativement aux travaux du canal.

Nous avons publié dans le *Bulletin* du 1er mars 1885 le décret du Gouvernement par lequel « les employés et ouvriers du Canal de Panama sont exonérés de tout appel sous les armes. » Œuvre essentiellement pacifique, l'entreprise du Canal maritime a été mise hors des conflits.

Pendant la guerre franco-allemande, un décret du gouvernement de la Défense Nationale, portant la signature de Gambetta, avait également assimilé les « employés du Canal de Suez », aux employés des postes, qui on le sait, avaient été exonérés de tout appel.

Une dépêche de Philadelphie datée du 18 mars et publiée par les journaux anglais, avait annoncé que dès le commencement des troubles, des marins anglais, débarqués de l'*Héroïne*, étaient venus protéger la gare du chemin de fer de Colon qui dessert tous les chantiers du Canal. Une dépêche du 21 mars a dit ensuite que des marins des Etats-Unis, débarqués du *Wachusets*, étaient venus remplacer les marins de l'*Héroïne*, pendant que des navires de guerre français et anglais, en rade, demeuraient en surveillance.

Nous ne relatons ces faits qu'à titre de renseignement, et sur le vu des dépêches télégraphiques publiées, la Compagnie du canal poursuivant son œuvre, purement industrielle et commerciale, en dehors de toute politique.

Le débarquement successif de marins anglais et américains, dans cette circonstance, serait une application du traité intervenu entre les gouvernements de Washington et de Londres pour la protection du Canal Maritime.

L'article 3 du Traité Clayton-Bulwer est, en effet, ainsi conçu :

« Dans le but d'assurer la construction du dit canal, « les parties contractantes promettent que, si cette voie « de communication est entreprise dans des termes « honnêtes et équitables par une compagnie ayant l'autorisation du gouvernement local ou des gouvernements à travers le territoire desquels le dit canal « pourra passer, les personnes qui travailleront à cette « construction, et leurs biens employés ou qui pourront « être employés pour cet objet, *seront protégés, depuis « le commencement de l'entreprise jusqu'à son entier « achèvement*, par les gouvernements des Etats-Unis et « de la Grande Bretagne, contre toute injuste détention, « confiscation, saisie ou toute autre violence quelconque. »

L'article 5 du même Traité est ainsi conçu :

« Les parties contractantes promettent en outre que, « lorsque le Canal sera achevé, elles le protègeront « contre toute interruption, saisie ou injuste confiscation, qu'elles en *garantiront la neutralité, de telle « sorte que le dit canal soit pour toujours ouvert et « libre, et que le capital qui y aura été employé soit « assuré...* »

Un télégramme communiqué par l'agence Reuter, le 27 mars, a annoncé la cessation des troubles.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Décembre 1884.

NAVIRES.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Steamers........	26	41,831 t.	26	40,492 t.
Voiliers.........	41	9,770	30	7,730
Totaux...	67	51,601 t.	56	48,222 t.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

Du Havre, le 21 mars, sur steamer « Saint-Simon ».

MM. Billen (Henri).
Cnox (Henri).
Duchêne (Henri).

UNE DÉPÊCHE DE NEW-YORK

Le *Standard*, de Londres, dans son numéro du 19 mars, publiait, relativement aux travaux du Canal de Panama, la dépêche suivante :

New-York, 18 mars.

« Des nouvelles alarmantes nous parviennent de Panama au sujet de la marche des travaux du Canal. On dit que plusieurs entrepreneurs ont cessé leurs travaux parce qu'ils n'ont pas reçu d'argent et qu'un désastre est imminent à moins que l'on n'ait à bref délai plus de fonds en caisse. On prétend que plusieurs contrats ont été conclus à des prix scandaleusement élevés, etc., etc. »

Ce télégramme est le type des télégrammes malveillants qui arrivent périodiquement de New-York en Europe. Mais cette fois il a manqué son but, en le dépassant. Comme l'a très justement fait remarquer un de nos confrères, la *Revue-Gazette maritime et commerciale*, « les intentions inavouables de l'auteur de ce télé« gramme étaient à ce point transparentes que pas un « seul journal français ne l'a reproduit. »

Le correspondant du *Standard* à Paris, dès que ce télégramme est arrivé à sa connaissance, a eu une conversation avec M. Ferdinand de Lesseps, et il en a adressé le compte rendu suivant à son journal, qui s'est loyalement empressé de le publier :

« J'ai eu aujourd'hui l'occasion de poser quelques questions à M. de Lesseps au sujet de la dépêche arrivée à New-York, relative aux travaux du Canal de Panama, et signalant des « bruits alarmants. « M. de Lesseps m'a répondu : « Tout ce que je peux vous dire, c'est que les rapports que je reçois sont

très encourageants. Dans la première lettre que j'ai reçue de mon fils, Victor de Lesseps, que j'ai envoyé inspecter les travaux, il m'écrit : « *Si les pessimistes voulaient seulement visiter l'isthme, ils seraient bientôt convertis.* » Dans la dernière lettre qu'il m'écrivit au moment de quitter Panama, c'est-à-dire après avoir inspecté minutieusement les travaux, il dit : « *Pour moi, le Canal est fait.* » La nouvelle que plusieurs entrepreneurs auraient suspendu leurs travaux parce qu'ils n'étaient pas payés est complètement fausse. Ce qui peut avoir donné naissance à ce bruit, c'est qu'un ingénieur, à Emperador, qui y exécutait des travaux, non à entreprise, mais pour le compte de la Compagnie, vient de contracter ces mêmes travaux pour son compte, comme entrepreneur.

« Pendant qu'il a réorganisé les chantiers à son idée, ses travaux ont été suspendus; mais ils vont être bientôt repris et poussés vigoureusement.

« Il y a dans l'isthme, creusant le Canal, vingt et un entrepreneurs tous ardents à l'ouvrage, à la seule exception que je viens de mentionner.

« Dire que des entrepreneurs n'ont pas été payés est une... erreur. La seule personne qui n'ait pas reçu, une fois, l'argent qu'elle demandait, c'est un entrepreneur américain qui n'avait pas rempli ses engagements. Le bruit que des entreprises auraient été contractées frauduleusement, avec imprévoyance, est aussi peu fondé que les autres rumeurs. Toutes les entreprises sont moins chères que cela n'avait été estimé par nos ingénieurs.

« Je demandai à M. de Lesseps s'il ne craignait pas que les progrès de l'œuvre fussent entravés par le mouvement révolutionnaire de l'Amérique centrale. Il répondit qu'il n'y avait aucune crainte à avoir à ce sujet, que tout danger était conjuré à l'avance. »

On peut juger, d'après cet exemple, du degré de confiance que méritent les nouvelles à sensation qui sont répandues par les adversaires systématiques de l'entreprise.

LES FAUSSES NOUVELLES

LA CONQUÊTE, PAR LA FRANCE, DES ÉTATS-UNIS DE COLOMBIE

Le *Star and Herald*, de Panama, fait ressortir, en termes excellents et par un exemple bien choisi, jusqu'à quel degré de fantaisie peuvent aller les imaginations des derniers et rares adversaires de l'entreprise du Canal de Panama.

Il s'agit de cette information très grave, transmise par une dépêche télégraphique de Panama à New-York, de New-York à Londres, et (naturellement) de Londres à Paris, il y a quelque temps, par laquelle on annonçait au monde que le percement de l'isthme de Panama n'était qu'un prétexte et qu'en réalité M. Ferdinand de Lesseps ne poursuivait qu'un but : la conquête, par la France, des Etats-Unis de Colombie !

Nous rappellerons, à ce propos, une nouvelle semblable, éditée jadis par un journal anglais, de Londres, et qui eut les honneurs d'une discussion au Parlement. On accusait alors M. de Lesseps d'envoyer à l'isthme de Suez des « zouaves déguisés en travailleurs » et qui devaient s'emparer de l'Egypte.

Nous nous hâtons d'ajouter que l'expérience de Suez sert aux actionnaires de Panama, et que les hautes fantaisies, pas plus que les télégrammes « alarmants », transmis de New-York à Londres et de Londres à Paris, à dates périodiques presque régulières, n'impressionnent pas beaucoup et surtout pas longtemps.

Voici donc comment le *Panama Star and Herald* raconte l'origine et le développement de l'étrange nouvelle :

« Les journaux à l'étranger reçoivent de temps à autre des correspondances alarmantes concernant les événements qui se passent dans l'Isthme. Parmi les derniers spécimens exportés d'ici et qui proviennent, sans aucun doute, comme beaucoup d'autres, de sources mal informées, se trouve une nouvelle qui a fait le tour de l'Europe et des Etats-Unis.

« Cette nouvelle indiquait que la République française faisait des efforts pour que son influence prédominât dans l'Isthme, et que, pour atteindre ce but, les ouvriers du Canal auraient été répartis en trois *divisions*, de telle sorte qu'un corps d'armée fort de 25,000 hommes pouvait être levé à tout moment.

« La fausseté de cette nouvelle est évidente pour tout résident, bien que son origine puisse, jusqu'à un certain point, être expliquée,

« La vérité est simplement que, pour faciliter la marche des travaux, la ligne du Canal a été divisée en *divisions* d'ingénieurs, lesquelles divisions ont été subdivisées elles-mêmes en sections. Un correspondant d'humeur guerrière a saisi au vol le mot *division*, ignorant que ce pouvait être un terme administratif et a, par suite, induit en erreur son journal et le public. Si toutes les « divisions » du monde étaient aussi paisiblement disposées et travaillaient avec la même persistance que celles qui se trouvent réunies actuellement dans l'Isthme, il y aurait beaucoup plus de bonheur sur terre. La brigade du pic et de la pelle fait plus pour l'avancement du monde que celle qui est composée des amateurs du sabre et du fusil, — bien qu'il paraisse que certains correspondants qui écrivent d'ici comprennent peu cette distinction, et, nous le disons à regret, se trouvent obligés d'avoir recours à leur imagination pour les renseignements qu'ils fournissent,

« Il n'y a pas de preuve que la France cherche à mettre un pied ici. Des centaines de ses citoyens résident dans l'Isthme et des millions de son capital sont engagés dans le travail colossal actuellement en cours d'exécution. Et cependant aucun bâtiment de guerre français n'a jamais stationné dans nos rades, bien que les intérêts français engagés eussent pu motiver une telle mesure, bien que le trafic international justifie l'intérêt que montre pour lui, quand il convient, M. Grévy et son cabinet. »

LES LAGUNES
DE
L'ISTHME DE PANAMA

Lorsque le Congrès international de Paris eut choisi le tracé du Canal maritime direct de Colon à Panama, sans tunnel, acceptant comme parfaitement praticable la coupure de la Culebra, de tous côtés les techniciens, partisans d'autres tracés, déclarèrent que les « rochers » de la Cordillère résisteraient aux machines les plus puissantes, et des géologues de circonstance eurent le soin de faire remarquer que l'Isthme entier, de mer à mer, n'était qu'un rocher.

Des sondages multipliés prouvèrent bientôt que la quantité des roches à extraire serait moins grande qu'on ne l'avait supposé d'abord, et ensuite que les roches

elles-mêmes, en grande partie, étaient moins dures qu'on n'aurait pu le craindre.

Enfin, les chantiers ayant été installés, les machines mises en fonctionnement, la poudre et la dynamite appelées à préparer le travail, la preuve matérielle a été faite de la facilité relative avec laquelle les roches seraient attaquées, pulvérisées au besoin et enlevées.

Les ingénieurs des Etats-Unis, et des autres pays, qui ont dernièrement visité les travaux, ont été particulièrement frappés de la simplicité, de la rapidité et de la sûreté avec laquelle les chantiers fonctionneraient aussitôt que les travaux préparatoires de décapement, d'attaques franches, d'enlèvement des déblais, seraient achevés.

Alors, n'ayant plus l'objection des roches « impossibles à enlever », l'imagination vraiment bien féconde des derniers détracteurs a mis en avant les lagunes « molles à travers lesquelles l'isthme de Panama ne « pourra pas être creusé... »

Nous laissons la parole au *Star*, qui signale la nouvelle tactique du *Philadelphia Inquirer*;

« Les relations les plus extraordinaires, dit le *Star*, « apparaissent dans les journaux américains au sujet « du Canal de Panama. Le *Philadelphia Inquirer* « nous en offre un spécimen; ce journal a découvert « que le Canal est creusé à travers des « lagunes! »

« Il y a des lagunes dans l'Isthme, c'est vrai; mais « il n'y en a pas le long de la ligne des travaux du « Canal, quoiqu'elles abondent dans la région que, les « habitués de couloir de Chiriqui » saisiraient s'ils pou- « vaient persuader au gouvernement et au peuple des « Etats-Unis de les aider à voler le territoire de la Co- « lombie ».

Nous n'ajouterons à cette instructive reproduction, que quelques lignes explicatives. Il est évident que le rédacteur du *Philadelphia Inquirer* ne s'est pas abandonné simplement à son imagination et qu'un incident a dû mettre en jeu sa fantaisie. Cet incident, nous croyons le trouver dans le fait, déjà connu de nos lecteurs, que le Directeur général des travaux, M. Dingler, a fait suspendre les travaux de dragages dans les parties basses de l'Isthme et transporter dans l'intérieur, les dragues jusqu'alors employées dans ces parties basses.

Il est probable que le rédacteur du journal de Philadelphie n'a vu dans cette manœuvre qu'un acte d'impuissance, capable de servir son argumentation. Si, en effet, les dragages essayés dans les « lagunes de Colon » avaient échoué, et si « tout l'Isthme n'avait été que lagunes », quel argument en eût-on tiré contre l'exécution possible du Canal!

Il faut avouer que de telles exagérations ne prouvent qu'une chose : l'impossibilité de fournir des arguments sérieux contre la marche des travaux.

L'AVENIR DES TERRES DU PACIFIQUE

PAR LE PERCEMENT DE L'ISTHME AMÉRICAIN

Nous extrayons du *Star and Herald*, de Panama, portant la date du 12 février 1885, le passage suivant qui montre l'importance que le percement du Canal de Panama va donner aux vastes étendues de terres baignées par l'océan Pacifique :

« Tous ceux qui habitent l'Isthme ont vu l'activité que la construction du canal a fait naître. Cependant cet ouvrage, tout grand qu'il est, est simplement le commencement de la nouvelle carrière de vie et d'affaires qui résultera de l'ouverture du Canal de Panama. Les terres qui sont aujourd'hui inoccupées sur les côtes de l'Amérique du centre et du sud, les îles inhabitées dans les mers du Pacifique sud, et des millions de milles de territoire presque inconnu donneront occasion à ceux qui voudront volontiers gagner leur pain, d'exercer leurs talents et leur énergie, de la même façon que leurs prédécesseurs, il y a très peu d'années, ont transformé le brillant port de Sydney, de dépôt pénitencier, en entrepôt de commerce, et ont fait de Melbourne la cité principale de l'océan Pacifique.

« Quand les trafiquants, ajoute le journal de Panama, porteront leur attention vers le Sud, quand l'Isthme prendra son véritable rang comme vaste centre commercial, alors la politique, comme nous la voyons aujourd'hui, sera mise de côté, et le savoir et le travail recevront leur salaire mérité. »

LE CANAL DE PANAMA

ET LES ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Au moment où le projet de traité avec le Nicaragua allait être discuté au Sénat des Etats-Unis de l'Amérique, l'amiral Shufeldt intervint pour démontrer que le creusement d'un canal maritime à travers le Nicaragua coûterait plus d'un milliard de francs, et qu'alors même que le gouvernement des Etats-Unis consentirait à ce sacrifice, l'œuvre, achevée, demeurerait impraticable aux navires.

Emporté par son zèle, l'amiral Shufeldt émit un troisième argument plus général, applicable à tous les projets de canaux maritimes. L'amiral émettait la pensée que tout canal maritime creusé à travers l'Amérique centrale, pour réunir les eaux des deux océans, serait un « danger » pour l'avenir des Etats-Unis d'Amérique.

C'est précisément un journal spécial, *The Army and Navy Gazette*, de Washington, qui s'est chargé de signaler l'étrange préoccupation de l'amiral Shufeldt; elle l'a fait en des termes qui nous ont paru intéressants à reproduire :

« L'opposition de l'amiral Shufeldt, dit le rédacteur, « basée sur ce que le percement du Canal maritime se- « rait une source de périls pour notre pays, est à peu « près aussi sensée que la préoccupation des officiers de « terre et de mer de la Grande-Bretagne qui se sont « opposés au tunnel de la Manche par cette crainte ri- « dicule qu'un beau matin une armée française pourrait « traverser ce bras de mer. »

« Le fait réel est que l'ouverture de l'isthme améri- « cain au passage des navires est une grande nécessité « pour les échanges et une grande économie pour le « monde entier; émettre des objections basées sur ce « que notre grande nation serait mise en péril, soit « commercialement, soit stratégiquement, par l'exécu- « tion du Canal maritime, c'est être fou et vouloir être « ridicule. »

LES ACTIONNAIRES DU CANAL DE PANAMA

ET LA SPÉCULATION

Nous traduisons en entier le passage relatif aux actionnaires de Panama, qu'a publié un journal américain important, la *New-Yorker Handels Zeitung*, le 11 février dernier :

« L'entreprise du Canal de Panama trouve encore

des adversaires plus actifs que n'en avait en son temps le Canal de Suez; la confiance des partisans du Canal de Panama dans le succès final n'est pas moindre que celle des actionnaires de Suez pendant les moments difficiles. La Compagnie du Canal de Panama a cet avantage que ses actions et ses obligations sont détenues par un très grand nombre de particuliers qui ont souscrit pour la plupart dans l'intention bien arrêtée d'attendre la fin des travaux. En moyenne, il n'y a pas plus de quatre ou cinq titres entre les mains de chaque actionnaire; la spéculation ne peut donc exercer qu'une très faible influence sur les co-propriétaires de l'entreprise; les variations des cours, qui, après une baisse sensible, se sont de nouveau relevés, prennent leur source dans les nouvelles qui nous arrivent d'Amérique, *plus ou moins colorées dans l'intérêt des baissiers.* Naturellement la fausse alarme du président Arthur, avec son projet de percement du Nicaragua, avait pour but de jeter la panique parmi les porteurs de titres dont la confiance n'était pas inébranlable et qui, dès la première allusion d'un canal concurrent et sous l'influence de la spéculation, devaient se débarrasser au plus vite de leurs actions et de leurs obligations. Mais cette crainte doit être bannie ; le Sénat américain vient de repousser le traité avec le Nicaragua, et la Chambre des représentants l'eût rejeté certainement s'il avait été soumis à sa délibération. On peut d'ailleurs admettre avec certitude que le nouveau président Cleveland sera plus porté à protéger le Canal de Panama qu'à lui adjoindre une voie concurrente qui serait inutile et de plus très coûteuse pour les Etats-Unis. Les travaux peuvent donc être poussés sans crainte; les intérêts d'une entreprise dont le succès profitera en première ligne au commerce et au mouvement de la grande république transatlantique, n'ont rien à redouter d'une présidence démocratique. »

L'ORGANISATION DES CHANTIERS

LES OUVRIERS

Nous empruntons à un journal de Washington, *The Capital*, cette lettre d'un voyageur :

« Un correspondant, résidant à New-York, qui vient de revenir d'une visite aux travaux du Canal de Panama, écrit : « Le Canal est un fait assuré. Les Fran« çais paraissent comprendre fort bien les travaux qu'ils « ont à faire, et ils ont fait d'admirables préparatifs « pour répondre aux besoins. Ils prennent le plus grand « soin de leurs employés, et leur service d'hôpitaux est « sans rival dans le monde. Une troupe de plus de « 20,000 hommes est quelque chose qu'il faut savoir « manier; cela, naturellement, demande un peu de sé« vérité, surtout avec des Français. Mais, à la tête de « l'entreprise, il y a un grand chef, M. de Lesseps, « secondé par un bon état-major des travaux, dans « M. Dingler et ses collaborateurs. »

L'AUSTRALIE ET LE CANAL DE PANAMA

M. le baron Michel, de retour d'Australie, où il avait été envoyé en mission par le Gouvernement français, a donné, dans une conférence qu'il a faite à la Société des études commerciales et maritimes, des détails très intéressants sur ce pays.

L'Australie, dont la découverte ne remonte qu'aux premières années du XVIIe siècle et dont la colonisation, par des *convicts*, n'a été tentée qu'en 1788, a pris par la suite, grâce à la colonisation libre, un développement extrêmement rapide.

Le percement du Canal de Suez a contribué à ce développement ; l'ouverture du Canal de Panama ajoutera encore à l'importance commerciale de l'Australie, ainsi qu'à celle de tous les pays baignés par le Pacifique.

Le Continent Australien mesure une longueur de 3800 kilomètres, une largeur de 3150 kilomètres et une superficie de 754 millions d'hectares soit 15 fois la superficie de la France ; il est à 16,000 kilomètres de l'Europe.

La population s'élève à 3,000 000 d'habitants. On évalue la population indigène à 35,000 âmes. Les naissances sont de 3,5 °/₀ par an et les décès de 1,3 °/₀ seulement.

Quant aux ressources du sol, le conférencier dit que tous les métaux se trouvent en Australie. L'exportation de l'or, seule, depuis 1851 à 1880, s'est élevée à la somme de 7,000,000,000 de francs. Le climat est très favorable à la culture ; la canne à sucre vient à merveille dans le sud, le blé dans le nord et la vigne partout.

Ce vaste Continent, qui ne possède que 3 millions d'habitants, a déjà 10,000 kilomètres de chemins de fer, 50,000 kilomètres de lignes télégraphiques. Chaque ville possède son journal et le *Sydney Morning Herald* est un des mieux informés du monde.

A tous les points de vue, la France a un grand intérêt à nouer de nombreuses et cordiales relations avec l'Australie.

Le Canal de Panama en rapprochant l'Australie du vieux monde va donner une grande impulsion aux échanges entre ces deux Continents. Les *clippers* chargés des laines du Queensland, de Victoria et de la Nouvelle Galles du Sud, prendront la route plus rapide de Panama au lieu de contourner le cap de Bonne-Espérance, et nos produits d'Europe en passant par la même voie arriveront à Sydney avec une avance de quinze jours sur la durée du trajet actuel par steamer.

On voit que l'Australie ne peut manquer d'apporter au Canal de Panama des éléments fort importants de trafic.

L'ŒUVRE DE LA PRESSE POUR LES PAUVRES DE PARIS

Le Comité de l'Œuvre de la Presse a communiqué aux journaux la note suivante :

Le secrétaire délégué du Comité de la presse est allé faire auprès du secrétaire général de la Compagnie de Suez, dans l'intérêt de la tombola de l'Œuvre, la même démarche qu'auprès des grands établissements de crédit.

M. Marius Fontane, tout en exprimant fort gracieusement ses sympathies personnelles, a dû formuler ses regrets que le caractère international de la Compagnie s'opposât à toute participation du genre de celle qui lui était demandée.

Le secrétaire délégué, en rentrant chez lui, a trouvé une lettre de M. F. de Lesseps, informant le Comité qu'en son nom personnel il était heureux de mettre à la disposition de l'Œuvre deux obligations entièrement libérées, l'une de Suez, l'autre de Panama.

FRETS

—

Paris, 28 *mars* 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Pérou)	40 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala	60 fr. et 10 0/0	—
La Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	par tonne
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbons)	22 — 6	
Callao	24 —	
Panama	24 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	18 —	
Colon (charbons)	13 —	

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 29 MARS 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(150 FR. VERSÉS)
16 — ..	497 50 496.25	en liq.: 495 au 31 : 497.50	414	254.75 255 256 257 257 50 258	332 333 332.50	332 333 332 331 332
17 — ..	495 496.25 497.50 498.75 497.50 496.25 498.75	en liq. : ... au 31 : 496.25	415 414	258 259 259 50 259 258	332 332.50 333 332	332 333 331 330
18 — ..	497 50 496.25 495 493.75 492.50	en liq. : ... au 31 : 496.25	414 413 50	257 257.25 257.50	330	330 329
19 — ..	490 491 25 490 491.25 492.50 491.25 492.50	en liq. : ... au 31 : 488.75	414 410	255 253 252 252.50	330 331	330
20 — ..	490 491.25 490 488.75 490	en liq. : ... au 31 : 490	410 407.75 407.50	252 250 249 248	329 328.50 328	330 329 328 327 335
21 — ..	490 488.75 487 50 486.25 487.50 486.25 485 483 75 482.50 481.25 480 482 50 485	en liq. : ... au 31 : 487.50	405 404 403.75	248.50 248 250 249	325 327 50 327 325	325 328.50 327.50
22 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
23 — ..	483.75 485 486.25 487 50 486.25 485 487.50	en liq. : ... au 31 : 483.75	400 401	249 249.50 250 250.25 252.50 255 252.50 250	328 326.50 326	326.50 326
24 — .	486 25 485 483.75 485 486.25	en liq. : ... au 31 : 485	402 405	250 254 253.75 252	326.25 327 328	326 328
25 — ..	486.25 485 483.75 485 483.75	en liq. : .. au 31 : 483.75	407.50 405 407.50 409 407 406 405	252.50 253 253.50 254 253.75	326 326 50 327	328 327 326.50
26 — ..	483.75 482.50 481.25 480 482.50	en liq. : ... au 31 : 485 485 480 482.50	405	250 252 251.50 250	325 322.50	326.50 325
27 — ..	480 478 75 481.25 482.50	en liq. : ... au 31 : 480 480 478.75 480	402.50 401 400 398 397.50 395 402 50	250 249.50 249	326 325 327 326	328 325
28 — .	485 483.75 485 486.25	en liq. : ... au 31 : 482.50 483.75	405 403 402 400 405	249 248 50 248 249 248	325	325 325.50
29 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»

6e Année. — Numéro 136. Mercredi 15 Avril 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 0/0

PREMIER TIRAGE — 1er AVRIL 1885
1080 OBLIGATIONS

Le premier tirage des obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mercredi 1er avril 1885, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1080 obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

38.501	à	38.600	100
80.801	à	80.900	100
197.201	à	197.300	100
208.401	à	208.500	100
215.201	à	215.300	100
247.101	à	247.180	80
324.601	à	324.700	100
384.801	à	384.900	100
445.901	à	446.000	100
488.101	à	488.200	100
515.301	à	515.400	100
			1080

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu à partir du mercredi 15 avril 1885, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

PAYEMENT

DU PREMIER COUPON DES OBLIGATIONS 3 0/0

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 7 fr. 50), échéant le 15 avril 1885, sera payé à partir du mercredi 15 avril, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit,* par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 029, *impôts déduits,* par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 27 mars au 13 avril 1885.

—

(Opp. 308) — Sur vingt obligations provisoires 4 0/0, nos 19,944 à 19,963.

(Opp. 309) — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 3,139, pour quarante actions.

— Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, n° 1,657 pour vingt-et-une obligations.

(Opp. 310) — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 52,864.

(Opp. 311) — Sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 110,127 à 110,132.

(Opp. 312) — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, nos 23,691 à 23,600.

(Opp. 313) — Sur douze coupons n° 1 (échéance du 1er avril 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 19,377 à 19,388.

(Opp. 314) — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 190,619 et 190,620.

(Opp. 315) — Sur trois obligations provisoires 3 0/0, libérées, nos 419,046 à 419,048.

(Opp. 316) — Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 92,755 ; 574,010.

MAINLEVÉES

Signifiées du 27 mars au 13 avril 1885.

—

(Opp. 165) — Main-levée partielle sur quarante-six coupons n° 6 (échéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur nos 418,025 à 418,047 ; 418,050 ; 418,053 à 418,074.

(Opp. 305) — Sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 369,831 à 369,836.

Le 31 mars, au moment où nous envoyions à l'imprimerie du *Bulletin* le texte du dernier numéro paru le 1er avril, nous venions de recevoir la communication faite aux journaux par l'Agence Reuter et qui annonçait, avec la date du 27 mars, la « cessation des troubles, » à Colon et à Panama.

Des télégrammes de New-York et de Washington, datés du 1er avril, et communiqués aux journaux le lendemain 2, faisaient connaître que « les insurgés « avaient renouvelé leur attaque de Panama, qu'ils « s'étaient emparés de la ville et qu'en outre Aspinwall (sur l'Atlantique) avait été incendié afin « d'éviter l'occupation de la ville par les troupes « régulières. »

De nouveaux renseignements ont confirmé le télégramme signalant cette reprise des hostilités, mais en indiquant, toutefois, que l'incendie de Colon aurait été le résultat d'un accident et non un acte prémédité de représailles.

Nous nous proposons d'analyser ici, aujourd'hui, les divers incidents qui se sont produits dans l'Isthme américain, depuis nos dernières informations, mais, ainsi que nous le disions dans le *Bulletin* du 1er avril, « à titre de renseignement et sur le vu « des dépêches télégraphiques publiées, la Compagnie du Canal maritime poursuivant son œuvre, « purement industrielle et commerciale, en dehors « de toute politique. »

Nous devons d'ailleurs reconnaître que tous les citoyens de la République des Etats-Unis de Colombie, sans distinction de parti, n'ont pas hésité, dès le commencement du conflit à tenir l'œuvre du Canal maritime en dehors des troubles qui devaient résulter d'une prise d'armes. Il est exact, ainsi que cela a été annoncé, que M. Ferdinand de Lesseps a reçu à ce sujet, par voie télégraphique, les assurances les plus formelles et les plus spontanées.

Et, en effet, sauf quelques incidents qui paraissent n'avoir eu que très peu d'importance, les chantiers de la Compagnie du Canal n'ont pas souffert : « Les docks de la Compagnie du *Pacific Mail*, propriété du chemin de fer de Panama et les propriétés de la Compagnie du Canal, n'ont pas été incendiés, » disent les télégrammes du 1er avril.

Voici la dépêche transmise par le commandant Kane, du vaisseau de guerre des Etats-Unis, la *Galena :*

> Aspinwall a été brûlé. Le dock, la propriété du Panama Rail Road, à l'extrémité nord de l'île et les travaux du canal de Panama à Christophe Colomb sont les seuls édifices sauvés. Les bâtiments qui sont dans le port sont saufs. J'ai débarqué toutes mes troupes pour protéger les propriétés.

Les ordres du commandant de la *Galena* étaient ainsi conçus :

> Vous avez reçu l'ordre de vous rendre à Aspinwall pour protéger la vie et les intérêts des citoyens américains. On s'attend à ce que vous exécutiez tout ce que commande cet ordre dans la mesure de vos forces.

Une dépêche de New-York, datée du 1er avril, et publiée le 3, annonçait que les rebelles « s'étaient emparés de Panama » et que « le télégraphe entre Panama et Aspinwall avait été coupé. »

Un télégramme de Washington, daté du 2 avril, et publié le 4 disait :

> Le cabinet, dans une réunion tenue hier soir, a décidé que la route entre Panama et Colon devra être maintenue ouverte.
>
> La force sera employée à cet effet, si cela est nécessaire.
>
> Le gouvernement envoie de nouvelles forces navales à Aspinwall.

Une dépêche du 3 avril, datée de New-York, et publiée également le 4, était ainsi conçue :

> Le gouvernement américain envoie 400 hommes d'infanterie de marine et quatre bâtiments de guerre à Aspinwall. Les communications entre cette ville et Panama sont rétablies. Tout est tranquille à Panama.
>
> Les livres et 160,000 dollars en espèces appartenant à la Compagnie du canal de Panama ont été sauvés. Le consulat anglais d'Aspinwall a été incendié.

Nous emprunterons à une dépêche du *Standard*, datée de Philadelphie le 2 avril quelques détails sur l'intervention du gouvernement des Etats-Unis de l'Amérique du nord :

> Les fonctionnaires des lignes de vapeurs ont télégraphié à New-York pour l'envoi d'hommes et de matériaux, afin de

reconstruire les wharfs; ils ont demandé aussi des envois de vivres. Le steamer *City of Para* a quitté New-York pour Aspinwall avec les employés supérieurs de la Compagnie des steamers à son bord; ils vont expertiser les dommages causés et produiront une réclamation auprès du gouvernement colombien.

Le président Cleveland a réuni un conseil de cabinet hier soir pour examiner la situation. La conclusion à laquelle on est arrivée est que bien que le gouvernement des Etats-Unis ne soit pas appelé à prendre connaissance des querelles intérieures dans l'Isthme, il a cependant garanti par traité le transit libre et sans interruptions à travers l'Isthme.

Sur ce, le secrétaire de la marine a ordonné à tous les soldats de marine disponibles à New-York de se préparer à partir immédiatement avec une batterie de canons Gatling. Le secrétaire a aussi informé M. Houston, président de la *Pacific Mail Steamship Company*, que le gouvernement se proposait d'avoir le transit de l'Isthme ouvert dans le plus court délai possible, et a ajouté :

« Afin que votre Compagnie puisse bénéficier des avantages « de cette action, il sera nécessaire de retarder de quelques « jours le départ de votre prochain steamer pour que nous « puissions y embarquer des troupes. Combien d'hommes « pouvez-vous prendre ? »

Trois bâtiments de guerre américains ont été envoyés à Aspinwall.

Une autre dépêche du *Standard*, du même jour, sorte de suite à la première, s'exprimait ainsi :

Le steamer de la *Pacific Mail* est retenu dans le port de New-York jusqu'à demain afin d'embarquer 200 soldats de marine à destination d'Aspinwall. Le Gouvernement aura 4 bâtiments et 500 hommes de débarquement à Aspinwall la semaine prochaine.

Le commandant Kane télégraphie ce qui suit d'Aspinwall :

« Le transit est interrompu, mais la propriété de la Compa- « gnie des vapeurs est sauve et en ma possession; il en est de « même pour le chemin de fer à la pointe nord de l'île. »

Une dépêche de New-York, du 3 avril, disait :

Le Consul de Colombie ici tient pour certain que l'ordre sera promptement rétabli. Dans le cas d'interruption du transit par l'isthme, qui est garanti par traité, le Gouvernement des Etats-Unis devra forcément intervenir.

Le *Times*, du 6 avril, publiait la dépêche suivante datée de Philadelphie le 5 avril, et comprenant les instructions qui auraient été données par le Cabinet de Washington à l'amiral Jouett :

Le steamer *City of Para* a quitté New-York pour Aspinwall vendredi avec 250 marins, ayant trois canons Gatling et d'abondantes quantités de vivres et de munitions. Le steamer *Despatch* a quitté Norfolk avec 200 marins et une batterie d'artillerie Gatling. Il rejoindra le *City of Para* à la hauteur du cap Charles, et les marins passeront à bord de ce dernier steamer.

On croit qu'ils arriveront dans une semaine à Aspinwall. Dans la cour de la marine à New-York on est en train de réunir cinq cents marins de plus qui s'embarqueront la semaine prochaine sur le steamer *Acapulco*, si c'est nécessaire.

L'amiral Jouett, sur le vaisseau amiral *Tennessee*, a quitté hier la Nouvelle-Orléans. Il commande l'escadre américaine qui a reçu l'ordre de se rendre à Aspinwall. Le secrétaire de la marine lui a donné les instructions suivantes :

« Le devoir que vous êtes appelé à remplir réclame l'exer- « cice de beaucoup de discrétion. Le but de l'expédition, c'est, « pour les Etats-Unis de remplir les engagements qu'ils ont « pris de maintenir la neutralité et la liberté du transit entre « Colon et Panama, et, de plus, de protéger la vie et la « propriété des citoyens américains. »

« Les circonstances, telles qu'on les connaît, qui ont rendu « nécessaire l'envoi d'une expédition, sont, en substance, qu'un « vapeur appartenant aux Américains a été pris à Colon par « une troupe armée, et que les marchandises en transit en ont « été enlevées; qu'on a emprisonné les officiers de ce steamer « et le consul Américain, tandis que le travail à travers « l'isthme était interrompu.

« Les conséquences impliquées dans ces derniers actes ne « vous regardent pas. Votre seul devoir se borne à ce que « le transit à travers l'isthme soit rétabli libre et non inter- « rompu, qu'il soit maintenu et que la vie et la propriété des « citoyens américains soient protégées. Si, à votre arrivée « dans l'isthme, l'ordre était rétabli, et que les autorités de « la Colombie suffisent à protéger la vie et la propriété, ainsi « que le maintien du libre transit, vous ne vous mêlerez « nullement des affaires des autorités constituées; mais vous « ferez un rapport et attendrez des ordres. Vous n'avez aucun « rôle à jouer dans les désordres politiques ou sociaux de la « Colombie. Il sera de votre devoir de veiller à ce que votre « présence dans l'isthme ne donne naissance à aucune irrita- « tion, à aucune antipathie. C'est à votre sûre discrétion « qu'il faut laisser le soin d'exercer au besoin l'humanité en- « vers les citoyens américains dans les cas de grande dé- « tresse. »

Une dépêche complémentaire du *Times* du même jour disait :

Le consul américain, M. Adamson, à Panama, télégraphie que les troupes de marine déjà envoyées à Aspinwall suffiront pour protéger les intérêts américains. Le secrétaire de la marine a, par conséquent, résolu de ne plus envoyer de marins demain par le steamer *Acapulco*, et on les tiendra prêts à New-York dans le cas d'éventualités. L'*Acapulco* prendra 150 matelots pour Aspinwal, pour renforcer l'équipage des navires qui sont là-bas.

Le 8 avril, un télégramme de Panama signalait dans les termes suivants la présence en rade de Colon de navires de guerre américains, anglais et français :

Le bâtiment de guerre américain *Shenandoah* et la canonnière anglaise *Héroïne* sont arrivés ici.

Le bâtiment de guerre français *Reine-Blanche* a refusé de débarquer des hommes à moins que tous les consuls, ici, n'en fassent unanimement la demande.

En reproduisant cette dépêche, un de nos confrères s'exprimait ainsi :

En résumé, les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, conformément à l'article 3 du traité Clayton-Bulwer, assurent le libre transit dans l'isthme et protègent le chemin de fer. Le commandant du bâtiment français la *Reine-Blanche*, en déclarant qu'il ne débarquerait des forces que sur la demande du corps consulaire tout entier, a agi avec sagesse; il a ainsi coupé court à toutes les susceptibilités

américaines, et il a en même temps répondu aux accusations intéressées d'après lesquelles la France aurait l'intention de s'emparer de l'isthme.

Les dommages dont a eu à souffrir le chemin de fer seront récupérés au moyen de l'allocation annuelle que le gouvernement colombien, responsable, perçoit sur les revenus.

Il ne semble pas, jusqu'ici, que la Compagnie du Canal ait eu à supporter des dommages sérieux.

Nous rééditons ce passage, parce qu'en effet un journal de New-York avait dénoncé « la Compagnie du Canal maritime » comme « ayant fomenté les troubles de Panama » dans le but de fournir au gouvernement français le prétexte de « s'emparer de l'isthme de Panama. »

L'agence Reuter, évaluait, le 7 avril, « à 1,200 « hommes, 100 officiers et 5 navires de guerre « portant 48 canons. » les forces militaires protectrices envoyées à Colon par le gouvernement des États-Unis.

Le 9 avril, une dépêche de Washington disait :

Le ministre de Colombie aux États-Unis a été informé que les rebelles sont toujours à Panama.

Le même jour le *Standard* publiait le télégramme suivant :

J'apprends que les événements de l'Amérique centrale n'ont eu aucune influence appréciable sur les travaux du Canal de Panama. Il est possible que quelques-uns des bâtiments de la Compagnie aient été endommagés pendant le conflit du 29 mars, mais les travaux ont continué sans interruption. Le général qui commande les insurgés a télégraphié à M. de Lesseps, au début des troubles, qu'en aucun cas les travaux du Canal ne seraient gênés.

Le 11 avril, *The Galignani's Messenger* publiait ce télégramme de Washington, du 10 avril :

Une dépêche, datée du 8 courant, du gouvernement des Etats-Unis de Colombie à son ministre à Washington, dit que la tranquillité règne, excepté à Panama, Ravanilla et à Santa Maria, que les rebelles occupent encore. On enverra cependant bientôt des troupes pour rétablir l'ordre.

Le 13 avril enfin, l'*Agence Havas* communiquait la dépêche suivante aux journaux français :

Washington, 12 avril.

L'amiral Jouett a adressé la dépêche suivante au secrétaire de la marine :

« Je suis arrivé à Aspinwall ; j'ouvrirai le transit demain et « le maintiendrai ouvert.

« Tout est calme ici, mais on craint des troubles à Panama, « où j'enverrai cent hommes demain. »

Tel est l'ensemble des dépêches que nous avons pu recueillir depuis la publication du dernier numéro du *Bulletin*.

Jusqu'ici rien n'est venu confirmer les craintes que l'amiral Jouett exprimait au sujet de la ville de Panama. Au contraire, un télégramme a signalé la reprise complète et régulière du service de transit.

Nous nous associerons volontiers, en terminant, aux réflexions de M. J.-Paul Fabre, qui, dans la *Revue-Gazette maritime et commerciale*, remarque le soin avec lequel les partis politiques en conflit sur le territoire de Panama ont respecté les travailleurs et les chantiers du Canal maritime :

« C'est une grande consolation, en notre époque « d'armement universel, de conflits armés, de guer- « res extérieures partout menaçantes, de voir deux « grandes entreprises, aux deux extrémités du « monde, à Suez et à Panama, s'affirmer aussi logi- « quement, aussi fortement, comme des œuvres « essentiellement et nécessairement pacifiques. »

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Saint-Nazaire, le 8 avril, sur steamer « Ville-de-Paris ».

MM. BAUDET (Vital),
BIGNONEAU (Louis),
COCLET (Edouard),
COURTIN (Gustave),
DEMEULENAER (Auguste),
DEMOULIN (Jacques),
DOINO (Osretich),
GAUTHIER (Jules),
HAINAUT (Alexandre),
LEMERCIER (Charles),
MAHY (Emile),
MERTENS (Henri),
REULENS (Jean-Baptiste),
TAPIS (Telesphon),
VERBOVEN (Pierre-Jean),
WEYMIENS (Victor).

UNE TACTIQUE
DES
ADVERSAIRES DU CANAL DE PANAMA

Nous sommes heureux de pouvoir constater par la lecture des lettres qui nous ont été écrites, et des appréciations qui ont été publiées, l'accueil intelligent qui a été fait aux franches explications insérées dans le dernier numéro du *Bulletin*.

Il était évident que la mise en action des diverses entreprises maintenant installées dans l'Isthme, imposerait aux administrateurs de la Compagnie dirigeante, et aux rédacteurs de ce *Bulletin*, une réserve toute spéciale. Il était certain que cette réserve, inévitable, prévue, deviendrait comme le point de mire des adversaires de la Compagnie. Il fallait s'attendre à toute une stratégie d'excitations, d'accusations, de questions posées, de supplications même, dont le but serait d'amener l'administration à se défendre, à accepter une polémique, et par conséquent à se découvrir ; et l'habileté consistait précisément à accentuer assez les « questionnaires », à donner aux attaques une telle apparence de précision, que le silence de l'administration pût devenir un grief...

Tout cela était facile à prévoir, tout cela était prévu, tout cela s'est réalisé.

Mais ce qu'il était difficile de prévoir, c'est précisé-

ment l'attitude que les actionnaires de la Compagnie adopteraient. Le *Bulletin* leur a dit très nettement et tout simplement la vérité, et, comme toujours, — de nombreux et précieux témoignages nous l'ont prouvé de nouveau, — la sincérité des explications données a ruiné à l'avance la tactique des adversaires.

Le rédacteur du *Bulletin du Crédit*, a très bien exposé la situation :

« Toutes les grandes entreprises, dit-il, ont des adversaires qui exigent autre chose que des raisons pour se laisser convaincre. Mais il y a des gens de bonne foi que certaines observations peuvent préoccuper et à qui on doit des explications loyales. C'est pour eux que le *Bulletin* officiel de la Compagnie répond dans son dernier numéro.

« Le *Bulletin* rappelle avec quel soin, pendant toute la période des études et de l'organisation, il a tenu ses lecteurs au courant, sans omettre un seul détail, de toutes les mesures prises en vue d'atteindre à la période d'exécution proprement dite. Aujourd'hui, toutes les conditions du début sont changées. Ce n'est plus la Compagnie qui prépare, organise, agit; ce sont des entrepreneurs qui sont à l'œuvre sur tout le tracé du Canal, entrepreneurs liés par des contrats, par conséquent maîtres de leurs actions et irrépréhensibles tant que leur tâche est en voie d'accomplissement normal.

« Et le *Bulletin* ajoute :

« Il n'appartient pas à la Compagnie de s'immiscer « trop, et surtout publiquement dans les agissements « libres d'entrepreneurs, ayant le droit de dicter l'ordon- « nance de leurs chantiers, d'en régler la marche, d'en « modifier les errements. »

« Cette note est absolument juste, et, si on le permet, nous la compléterons par des réflexions qui nous sont personnelles

« Si la Compagnie cédait aux obsessions auxquelles elle est en butte dans une pensée trop souvent malveillante, il pourrait en résulter un sérieux dommage pour les actionnaires. Nos lecteurs savent qu'il n'y a pas dans l'Isthme moins de 21 entrepreneurs, attachés à l'œuvre commune. Nous en avons donné la liste dans un des précédents numéros. Il y a là des hommes de toute nationalité : des Français, des Anglais, des Hollandais, des Italiens, des Suédois, des Suisses, puis des Américains du nord et des Colombiens.

« M. de Lesseps a fait dans sa vie bien des miracles, mais nous ne croyons pas qu'il puisse avoir cette bonne fortune d'avoir mis la main sur 21 contractants qui arriveront au bout de leur tâche sans une défaillance, sans un accident ni un procès. Des facultés de travail qui étaient entières il y a six mois, lorsqu'on a traité, peuvent se trouver atteintes par quelque autre entreprise qui tourne mal. Car ces maisons qui travaillent à Panama ont des chantiers ailleurs et sont engagées dans certaines autres affaires.

« Au point de vue technique, l'éventualité est prévue : la Compagnie avec son personnel et son matériel est prête à prendre la place de tout entrepreneur qui fléchit. Mais à d'autres égards, comprend-on le parti que des contractants mis ainsi à l'écart pourraient tirer des anciennes constatations du *Bulletin*, de ses observations, de ses éloges? Ce serait devant le pays, en cas de procès, autant d'arguments que la Compagnie aurait fournis par imprévoyance et qu'elle aurait alors à combattre.

« Ce que fait l'administration de Panama est donc très sage. Elle se renferme dans le seul rôle qui lui appartienne, rôle de surveillance et de vérification qui laisse entière aux entrepreneurs leur responsabilité et leur liberté.

« Nos lecteurs peuvent être persuadés que les travaux n'en vont que mieux. Grâce à ce partage des attributions et des services, ils seront achevés à l'heure dite. »

Nous disions, dans le dernier numéro du *Bulletin* (paru le 1er avril) :

« La période d'exécution pratique réduit la Compagnie à un rôle de surveillance et de constatation. Le *Bulletin*, organe officiel de la Compagnie, doit nécessairement se conformer aux exigences de la situation nouvelle, et se garder, en conséquence, d'intervenir par des appréciations dont la publicité pourrait, dans une certaine mesure, en provoquant une polémique, nuire aux entrepreneurs, la violence et la mauvaise foi de certains adversaires de l'entreprise ayant, depuis longtemps déjà, dépassé les limites de l'honnêteté. Le crédit et le sang-froid nécessaires aux entrepreneurs souffriraient de telles discussions, si faciles à éviter.

« Les violences laissées dans le vide tombent d'elles-mêmes, lourdement ; les attaques, lorsqu'il s'agit d'une entreprise de travaux publics, ne résistent pas à l'accomplissement successif des faits ; la mauvaise foi se prend à son propre piège, pourvu qu'on la laisse suivre son chemin tortueux.

« On avait dit que la mortalité décimerait les travailleurs dans l'Isthme et que « jamais un seul chantier ne pourrait y être conservé ». — Voici trois ans que les chantiers fonctionnent, et la mortalité des travailleurs, nous l'affirmons, n'a pas dépassé la moyenne de la mortalité habituelle des chantiers européens.

« On avait dit que « jamais la Compagnie ne trouverait *un seul entrepreneur* consentant à se charger d'une tâche à ses risques et périls ». — Le Canal, sur toute sa longueur, d'une mer à l'autre, n'est actuellement creusé que par des entrepreneurs, travaillant à leurs risques et périls.

« Que dira-t-on demain ? »

Bien informée, la *Revue-Gazette maritime et commerciale*, parue le 3 avril, insérait l'extrait suivant d'une correspondance de Panama :

« Nous avons eu la visite ici de personnes représen- « tant une très grande société de construction d'Europe « qui voudrait trouver un aliment pour ses usines de tra- « vaux en fer. Ces représentants émettent l'opinion « qu'en transformant le canal direct en canal à écluses, « la Compagnie économiserait cent millions de francs. « La propagande de ces missionnaires industriels a « échoué. On leur a fait remarquer d'abord que cette « économie de 100 millions se réduirait à 50 millions, « car les « écluses en fer » coûteraient 50 millions et « que les 50 millions économisés seraient payés bien cher « plus tard, par l'incertitude du fonctionnement des « écluses (que les constructeurs garantiraient bien « comme fourniture, mais qu'ils ne garantiraient pas « comme fonctionnement) et par la restriction que ce « système de canal imposerait fatalement au développe- « ment du transit, et par conséquent à l'accroissement « des recettes. Les « envoyés, » peu satisfaits de leur « propagande, ont alors fait ici quelque bruit et même « proféré quelques menaces. Je crois devoir vous en « prévenir; il ne serait pas impossible, à cause de la « nationalité des missionnaires, que les journaux entre- « prissent une certaine agitation à ce sujet. »

Le rédacteur de la *Revue-Gazette*, M. J.-Paul Fabre, fait suivre sa reproduction des lignes suivantes :

« Si le canal maritime de Suez n'existait pas, une telle agitation, à supposer qu'elle se produisît, demanderait à être combattue ; mais, grâce au canal de Suez,

la question du canal maritime à séries d'écluses est jugée : Il y a des journées à Suez, successives, où 20, 25 et 30 navires passent d'une mer à l'autre; on voit les embarras inextricables qui résulteraient, en pareilles circonstances, d'une série d'écluses tout le long du canal. Il suffirait du dérangement d'une écluse pour arrêter net toute navigation pendant des mois. »

On peut juger, par cet exemple, du mobile qui dirige certains adversaires et de la sage abstention qui s'impose à la Compagnie en face de certaines attaques.

SUEZ ET PANAMA

—

LES MANŒUVRES DE LA SPÉCULATION

L'exagération des attaques dernièrement dirigées contre l'entreprise du Canal de Panama a amené, comme toujours, à l'œuvre attaquée des défenseurs importants.

Nos lecteurs savent que le correspondant du *Standard*, de Londres, c'est-à-dire du journal anglais qui avait été précisément choisi pour annoncer « l'effondrement de la Compagnie de Lesseps », a tenu à rectifier le singulier télégramme transmis de New-York et qu'il avait publié.

Le rédacteur de la *Correspondance Bleue* signale à son tour l'incident, et il fait cette remarque, bien judicieuse assurément, que si toutes les « nouvelles alarmantes » publiées par le *Standard* avaient été vraies, les deux administrateurs, à ce moment même en voyage de mission dans l'Isthme, ne se seraient pas embarqués pour la France :

« Le *Standard* de Londres, la semaine dernière, dit la *Correspondance Bleue*, recevait de New-York un télégramme annonçant, sur un ton d'affirmation absolu, tout simplement la « suspension, faute d'argent, des travaux du Canal de Panama », et autres aménités de ce genre. Le *Standard*, cependant, préoccupé de sa propre information, à juste titre, envoya son correspondant questionner M. Ferdinand de Lesseps.

« Il paraît que M. de Lesseps ignorait la dépêche. Un de nos confrères, précisément, signalait le calme avec lequel M. de Lesseps laisse passer les attaques les plus violentes et les plus absurdes dirigées depuis quelque temps contre le Canal de Panama. Nous pouvons ajouter que M. de Lesseps et les personnes de son entourage, qui ont sous les yeux les rapports du directeur général des travaux et des trois administrateurs envoyés en mission, répondent assez volontiers à ceux qui s'indignent de l'attitude de deux ou trois personnes : « Laissez dire, laissez faire, et dans quelques mois au plus « on verra ce que valent toutes ces attaques. Les faits « répondront mieux qu'une polémique, dont l'inconvénient majeur serait de donner une importance qu'elles « n'ont pas à ces manœuvres ».

« Revenons donc au *Standard*. Son correspondant a entendu de la propre bouche de M. Ferdinand de Lesseps formuler les démentis les plus complets, les plus absolus, aux bruits absurdes répandus.

« M. Ferdinand de Lesseps a montré deux lettres de son fils Victor de Lesseps, la première écrite après une inspection générale des travaux, la seconde envoyée la veille même du départ de l'Isthme. La première lettre contient cette phrase: « Tu peux envoyer ici les sceptiques et les pessimistes, quand ils auront vu les travaux, ils seront convaincus ». La dernière lettre dit textuellement : « On peut dire que le Canal est fait. »

Le rédacteur de la *Correspondance bleue*, expliquant ensuite les mots: « le canal est fait », cherche à s'expliquer « la mauvaise humeur de certains groupes et l'attitude incroyable de quelques journaux étrangers », et il ne trouve que cette explication : « Peut-être, parce que ces journaux ne sont pas des journaux français ?... »

Le rédacteur se rend mieux compte de l'impuissance des manœuvres diverses tentées pour peser sur le cours des actions :

« Contentons-nous d'expliquer, en gens d'affaires, qu'un certain nombre de spéculateurs opèrent en vue de la baisse des actions de Panama, en argumentant des baisses qui ont atteint les actions de Suez pendant la période d'exécution. Ces calculateurs ont oublié deux choses dans leur calcul :

« 1° Que les actionnaires de Panama sont presque tous des actionnaires de Suez et qu'ils ne sont pas accessibles aux jeux de la rhétorique spéculative. Ce qu'ils savent, ces braves gens, c'est que l'action de Suez vaut bien 2,000, 2,200, 2,500 francs, et qu'ils l'ont dans leur caisse; et que les actions de Panama auront la même fortune. Ils se rappellent les belles campagnes menées contre M. Ferdinand de Lesseps, en plein Paris, dans des journaux non pas français, certes, mais imprimés en français, et dans lesquels on annonçait chaque matin l'effondrement de l'entreprise. L'effondrement a été le plus grand des succès.

« 2° Que les actionnaires de Panama sont une innombrable légion, que les actions sont divisées par groupes de 3, 4, 5 et 6 au maximum, et que lorsque les baissiers ont à livrer des titres, ils ne les trouvent pas. Ainsi s'expliquent les colères impuissantes. Pendant ce temps, M. de Lesseps tourne sa vrille dans la Cordillière, et le canal se fera, et il se fait, et « il est fait » : nous n'aurons aucune peine à le démontrer prochainement.

LA POLYNÉSIE

—

LE COMMERCE ALLEMAND EN OCÉANIE

Nous trouvons dans le *Bulletin consulaire français* un rapport de M. A. de Pina, consul général de France à Hambourg, sur la situation du commerce allemand dans la Polynésie.

Depuis de longues années, les négociants et armateurs allemands ont porté leur activité du côté de l'Océanie, et il est peu d'îles qui ne possèdent une ou plusieurs factoreries des maisons Henrsheim, Capelle, Ruge, Hackfeld, Heedermann, etc., ou de la Société du commerce et des plantations du Pacifique (compagnie privée qui a remplacé la Société du commerce maritime, qui elle-même avait succédé à la maison Godeffroy).

Iles Samoa. — C'est sur cet archipel, où la maison Godeffroy avait ses premiers établissements, que l'Allemagne avait jeté les yeux en 1880. Actuellement, *Apia*, capitale d'une des îles les plus importantes, *Upolu*, est la résidence du consul général d'Allemagne pour les mers du Sud; on peut dire que ce port est le centre des ports commerciaux allemands en Polynésie. La Compagnie hambourgeoise du commerce et des plantations y possède plus de 1,200 hectares de terrains, dont elle cultive une partie elle-même et dont elle afferme le reste à des immigrés européens.

Iles Sandwich. — La population allemande est relativement très nombreuse dans cet archipel : de 272 habitants en 1878, elle dépasse présentement le chiffre de 1,000 individus.

A *Honolulu* seulement on compte plus de 120 commerçants allemands; sur 82 plantations de cannes à sucre, 72 appartiennent à des Allemands.

Les relations du pays sont surtout avec Brême. Les exportations consistent en sucre, riz, peaux et laines.

L'empire d'Allemagne a conclu, en 1879, un traité de commerce avec le roi Kalakaua sur le pied du traitement de la nation la plus favorisée.

Iles Fidji. — Depuis longtemps, les maisons de Hambourg et de Brême, Hennings, Heedermann, Busch, Ruge, etc., y ont des possessions, et l'annexion anglaise, en 1874, n'a pas ébranlé leur situation dans le pays. La population blanche atteint environ 2,500 individus, dont près d'un quart sont de race allemande.

Iles Tonga. — Jusqu'à ces dernières années, il avait été assez difficile de lier des relations commerciales sérieuses dans le pays, les habitants, fort paresseux, se refusant à la culture; les Allemands sont néanmoins parvenus, à l'aide de bons traitements, à les décider au travail.

L'Allemagne a passé, en 1876, un traité d'amitié avec les chefs, et un dépôt de charbons a été établi à *Vavan;* grâce à l'appui des missionnaires wesleyens, l'influence allemande est devenue très grande dans l'archipel.

De ces deux derniers archipels, le négoce allemand s'est étendu aux groupes des *Marshall, Carolines, Ellice, Kingsmill, Nouvelle-Bretagne, Nouvelle-Guinée,* etc.

« Je n'ai pu me procurer, dit en terminant M. le con-
« sul général de France à Hambourg, les chiffres géné-
« raux du commerce de l'Allemagne avec l'Océanie,
« commerce qui se fait beaucoup par Brême; à Ham-
« bourg seulement, les importations (non comprises
« celles d'Australie) se sont élevées, en 1883, à environ
« 4,375,000 francs. »

Ce chiffre, ne s'appliquant qu'à un seul port, est déjà élevé. Il ne pourra qu'augmenter lorsque le canal de Panama aura facilité l'accès du Pacifique, car les diverses nations de l'Europe tiendront à profiter des avantages que la percée de l'isthme va offrir au commerce universel. Les îles de la Polynésie deviendront certainement un centre d'affaires dont il serait difficile de prévoir, dès maintenant, tout le développement.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

—

RÉCEPTION DE M. VICTOR GIRAUD

Mardi dernier, 7 avril, M. l'enseigne de vaisseau Victor Giraud a fait à la Société de géographie le récit de son voyage dans l'Afrique centrale.

M. Ferdinand de Lesseps, président de la Société, présidait la séance, entouré des membres de la commission centrale. Sur l'estrade et dans l'assistance, très nombreuse, on remarquait MM. l'amiral Vignes, A. Milne Edwards, Ch. Maunoir, de Bizemont, Gréard, Levasseur, Himly, Weyl, Drapeyron, D. Charnay, etc.

M. Giraud a raconté, dans un récit très mouvementé et rempli d'incidents intéressants, comment, au départ de Zanzibar, il s'est dirigé tout d'abord vers le lac Bangouelo, célèbre par la mort de Livingstone, pour se lancer ensuite sur la Louapoula, c'est-à-dire le Haut-Congo, jusqu'au Manyena, en traversant le Moéro.

Accompagné de cent vingt hommes, porteurs et guerriers, le voyageur a traversé l'Uzaramo, puis le Kutu, l'Oussagara et a atteint les hauts plateaux à une altitude de 1,800 à 2,000 mètres.

La caravane est arrivée ensuite dans l'Ougogo, où elle s'est heurtée à des difficultés sans nombre et au mauvais vouloir des indigènes; puis elle a gagné péniblement les premiers contreforts de la chaîne des monts Livingstone et, continuant vers l'ouest, elle a franchi la seconde chaîne des montagnes du Nyassa, a traversé la plaine de Chambézi et pénétré dans l'Uemba, contrée située entre les quatre grands lacs Nyassa, Tanganika, Moéro et Bangouelo.

L'exploration de Bangouelo, où M. Giraud est parvenu après de cruelles tribulations, marque le point culminant et le plus brillant résultat de sa mission. Ses principaux points d'arrêt ont été encore : Nsama, Jendné, Karema (station belge sur la côte orientale du lac Tanganika). De Karema, en traversant le lac, l'explorateur songeait à gagner Stanley-Pool, lorsque, arrivé à Mpala, se voyant trahi et abandonné par son escorte, dépouillé de ses armes et de ses ressources de toute nature, il dut se résigner à revenir sur ses pas, et, gagnant Mamboui, Kiwanda, le Nyassa, Livingstonia, le Shiré, Mandala et Zambèze, il revint enfin à Zanzibar le 16 décembre 1884. Son voyage avait duré deux ans.

Après ce récit, qui a vivement intéressé l'auditoire, M. Ferdinand de Lesseps s'est levé, et, s'adressant au courageux explorateur :

« En accomplissant, a-t-il dit, au péril de votre vie et au prix de lourds sacrifices, la mission qui vous avait été confiée par le ministère de l'instruction publique, vous accomplissiez un devoir de patriotisme. Vous représentiez notre pays dans la phalange, actuellement si nombreuse, des explorateurs de toute nationalité qui rivalisent d'audace pour achever la conquête géographique de la terre. La Société de géographie sanctionne la résolution par laquelle sa commission des prix vous a attribué une médaille d'or en reconnaissance des précieuses informations que vous avez si péniblement recueillies. Elle applaudit à la décision éclairée par laquelle le ministre de la marine vous a décerné la croix de la Légion d'honneur.

« Tandis que nous vous écoutions, une pensée nous est venue à tous. Derrière le voyageur résolu, tenace, énergique, nous avons vu d'autres voyageurs aux lointaines plages, nos soldats, qui portent si noblement les couleurs françaises et qui auraient largement sauvé l'honneur si tout avait été perdu... ce qui n'est pas! Nous sentions que si, demain, le pays devait faire un nouvel appel à l'héroïsme de nos marins, il en trouverait un de plus parmi ces hommes en qui bat le cœur de la France, et qui comptent pour rien le sacrifice de leur vie si le pays le leur demande. »

L'assistance, qui avait couvert d'applaudissements le récit de M. Giraud, a accueilli avec enthousiasme les paroles de M. Ferdinand de Lesseps.

FRETS

—

Paris, 11 avril 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso .... 25 fr. et 10 0/0 p. m. cub.

Lima (Pérou)...........	40 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Intermedios (Arica et Isley).	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil..........	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala, la Libertad....	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala......	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie).	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso....................	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbons) ...	22 — 6	
Callao........................	24 —	
Panama........................	25 —	
Iquique........	22 — 6	
Acapulco et Parana............	25 —	
San-Francisco (Californie)......	18 —	
Colon (charbons)..............	17 à 19 —	

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 30 MARS AU 13 AVRIL 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
30 mars ...	485 482.50 481.25 480 478 75 477.50 476.25 478.75	en liq. : ... au 31 : 478.75	405 400	248 247.50 247	324 323 320 315 310	324 323 322 320 321
31 — ..	480 482.50 480 482.50 483.75 485 486.25	en liq. : ... au 31 : 480	400 395	247 246 245	315 320 322 324 325 325.50	322 323 324 325 327
1er avril. ..	485 483.75 482.50 481.25 480 481.25 482.50	en liq.: 480 au 15 : ...	400 401 402 404 404.50 405	245	310 315	320 321 319 318 317 320 321 322
2 — ..	482.50 481.25 480 481.25 482 50 481.25	en liq. : 481.25 au 15 : 480	404 50 405	246 247 248	312.50	320 322 324 320 322
3 — .	475 476.25 477 50 475 473 75 472.50 471 25 470 472.50 473.75 475 476.25	en liq. : ... au 15 : 477.50	400.50	247 248	312.50 311 312.50	320.50 320
4 — ..	480 478.75 477.50 476.25 477.50 478.75	en liq. : ... au 15 : 476.25	400 400 25 400.50	248	311.25 312.50 311 313 314	320 50 321
5 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
6 — ..	481 25 480 482.50 480 481.25	en liq.: ... au 15 : 480	400 401	246 247	312.50 311 25 314 315 317.50	314 313.75 315 318 319.50
7 — ..	480	en liq.: .. au 15 : 480	400.25 400	248 248.50	317 319.50 320 322 322.50 325 326 327 50 330 328 327.50	319.50 319.75 320 320.50 321 322 322.50 323 323.50 324 325 326 327 328 330
8 — ..	482.50 481.25 480	en liq. : ... au 15 : 480	401 400.25 404 405 409.75	248.50 249 249.75	323 322 321 320.50 320 319.75 319.50 318 317	325 324 323 321 320.50 320 319.75 319.50 319 318
9 — ..	477.50 476 25 475 472.50 470 473.75 471.25 470 472.50 475 470 472.50 473.75 470	en liq. : .. au 15 : 475	410 405 402.50 405 403.75	248 249	315 312.50 312 311 310 308 305 300 310 315	310 305 300 305 310
10 — ..	477.50 480 481.25 482.50 480 477.50	en liq. : ... au 15 : 470	402 405	248	305 303.75 305 307.50 311.25 312.50 315 311.25	310 312 315 317.50 310 313.75
11 — ..	480 481.25 482 50 480 478.75 480	en liq. : ... au 15 : 478.75 476.25	402 405 408 405	248 246 247	314 315 316 317	315
12 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
13 — ..	480 478.75 477.50 476.25 477.50	en liq. : ... au 15 : 472.50 476.25	402 400	248 247	314 312.50 310 314 311 310 312 313 314	315 310 315 312.50

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 137. Vendredi 1er Mai 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 13 au 27 avril 1885.

—

(Opp. 317) — Sur deux actions au porteur, nos 469,171 à 469,172.

(Opp. 318) — Sur cinq obligations 4 0/0, au porteur, nos 156,456 à 156,460.

(Opp. 319) — Sur une action au porteur, no 539,299.

— Sur une obligation 5 0/0 au porteur, no 38,333.

— Sur une obligation 3 0/0, au porteur, no 230,908.

(Opp. 320) — Sur deux obligations provisoires 4 0/0, nos 106,379 à 106,380.

(Opp. 321) — Sur quatre coupons no 1 (échéance du 1er avril 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 79,307 à 79,310.

Erratum : L'opposition no 312 porte sur 10 obligations 3 0/0 au porteur, nos 23,591 à 23,600 et non sur les obligations nos 23,691 à 23,600.

MAINLEVÉES

Signifiées du 13 au 27 avril 1885.

—

(Opp. 168) — Sur deux coupons no 6 (échéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur nos 373,998 et 373,999.

(Opp. 168) — Sur un coupon no 3 (échéance du 15 janvier 1884) d'obligations 5 0/0 au porteur, no 679.

(Opp. 214) — Sur quatre actions au porteur, nos 387,610 à 387,613.

Le paquebot transatlantique *Washington* nous a apporté le premier courrier parti de Panama depuis les tristes événements dont l'isthme a été le théâtre.

Nos lecteurs savent l'énergique intervention des marins des États-Unis de l'Amérique du Nord, devenue nécessaire lorsque l'incendie de la vieille ville de Colon fut connu.

Le 13 avril, l'amiral Jouett télégraphiait que les communications régulières avaient été rétablies entre les deux océans, par le chemin de fer « dont les trains, disait le télégramme officiel, traversaient l'isthme sans difficulté. »

Le 14, l'amiral télégraphiait à son gouvernement :

Colon et Panama, et la ligne entière du chemin de fer de Panama sont actuellement bien protégés.

Une dépêche publiée le 22 avril était ainsi conçue :

Les trains sur le chemin de fer marchent régulièrement. Le ministère de la guerre des Etats-Unis a envoyé 60 tentes d'ambulance pouvant abriter 700 hommes, à Colon ; deux steamers chargés de vivres, d'outils, de matériel, pour réparer les désastres de l'incendie, ont été expédiés de New-York (1).

La Compagnie du chemin de fer de Panama a rendu le gouvernement de l'Etat de Panama et le gouvernement fédéral de la Colombie responsables des pertes causées par les insurgés.

---

(1). Depuis, les forces américaines débarquées auraient atteint 1,200 hommes.

Les travaux du Canal n'ont pas été arrêtés un seul jour sur toute la longueur du tracé.

Le 24, les troupes américaines occupaient effectivement Panama. Une proclamation du commandant Mc Cullen promettait le maintien de l'ordre.

Voici, d'après une communication officielle, les instructions qui avaient été données à l'amiral Jouett par le Secrétaire de la marine des Etats-Unis :

Tout en évitant une intervention inutile, vous agirez d'après votre meilleure inspiration, suivant les circonstances, après vous être entendu avec les consuls américains et autres. Votre ligne générale de conduite a été suffisamment tracée jusqu'à ce jour.

Dans quelles limites une intervention militaire est nécessaire pour accomplir les instructions que vous avez précédemment reçues, vous devez forcément en être juge, mais rappelez-vous bien toujours que cette nécessité est regrettée ici.

L'amiral Jouett répondait aussitôt :

Il était absolument nécessaire d'occuper Panama pour protéger le transit et les propriétés américaines. La sûreté de Panama et les intérêts américains ont été assurés par mon acte. Vos instructions ont été publiées dans les journaux de Panama. Il ne saurait y avoir par conséquent de malentendu. Les agents du Gouvernement colombien vont bientôt arriver; lorsque tout sera rentré dans l'ordre, sous leur pouvoir, alors nous nous retirerons.

Diverses dépêches contradictoires ont annoncé l'arrestation du général Aizpuru, le chef de la révolution, ensuite sa mise en liberté, et enfin, pour n'omettre aucune information, un télégramme du 27 a dit que « les troupes américaines avaient quitté Panama à la suite d'un arrangement conclu avec le général Aizpuru et le Consul français ».

Cette dépêche ajoutait : « D'après cet arrangement, le chef des révolutionnaires a garanti le maintien de l'ordre ».

Voici, comme document, le texte de la proclamation que le général Aizpuru avait publiée lorsque la nouvelle de l'incendie de Colon fut connue à Panama :

J'apprends que l'on fait circuler des bruits dans le but de troubler la paix d'esprit des habitants de notre ville. Il est par conséquent de mon devoir d'informer, comme je le fais par la présente, les honorables représentants des puissances amies, ainsi que tous les étrangers et les indigènes, que le Gouvernement a pris les mesures nécessaires demandées par la situation particulière du pays, et qu'il n'épargnera aucun effort pour empêcher les désordres, en punissant sévèrement les auteurs des crimes qui ont été ou qui seront commis.

Dans ce but, tous les résidents, étrangers et indigènes, doivent prêter leur concours décidé et opportun au Gouvernement, afin de rétablir l'ordre et la sécurité déjà détruits par les excès criminels qui ont été commis dans la ville de Colon, et dont les auteurs subiront toute la rigueur des lois.

Il n'y a pas à craindre que ces excès soient répétés ici, si tous donnent leur appui unanime au Gouvernement et aux autorités.

R. AIZPURU;
Chef civil et militaire.

Panama, 4 avril 1885.

Le dernier courrier de Panama, arrivé à Paris, portant la date du 2 avril, confirme les indications que nous avions données relativement aux travaux du Canal.

Aucun chantier n'a souffert.

Voici l'extrait d'une lettre écrite à M. Ferdinand de Lesseps par M. Dingler, le Directeur général des travaux :

« Panama, 2 avril 1885.

« Les accès de nos campements étant à peu près terminés, les petits chantiers accessoires tendent à disparaître ; le cube global s'est trouvé ainsi affecté, mais le cube dans l'intérieur des emprises (Canal et dérivations) a repris sa marche ascendante.

« Actuellement nos grands chantiers sont en bonne situation ; je dirai même en très bonne situation.

« La révolution qui s'était tout d'abord cantonnée dans l'intérieur du pays a gagné le littoral et envahi l'isthme. La ville de Colon a été à peu près entièrement détruite par l'incendie dû à la malveillance.

« La Compagnie a relativement peu souffert par suite de l'isolement de ses principaux établissements; mais nos opérations maritimes vont être sérieusement entravées pour quelques mois.

« Notre personnel a été admirable pendant cette crise. Le calme existe en ce moment.

« Je suis parvenu à conserver à la Compagnie la situation neutre qui lui convient.

« En dehors de l'incendie de Colon, que nous ne pouvions prévoir, nous sommes également respectés par tous les partis.

« Aussi nos chantiers, malgré tout ce désordre, ont continué à fonctionner d'une façon régulière ; le recrutement des ouvriers seul est devenu plus difficile.

« DINGLER. »

On voit, par la netteté de ces indications, quel crédit il faut accorder aux nouvelles à sensation, aux brochures, aux télégrammes, publiés et répandus, affirmant par exemple « que depuis plusieurs mois il y a paralysation presque complète des travaux dans l'isthme... », et quelques lignes plus loin, demandant, à cause de l'incendie des quais de Colon, comment « la Compagnie va faire pour débarquer les trois mille tonnes de charbon, dont elle a besoin journellement, pour l'alimentation de ses dragues, excavateurs, machines, etc. ! »

La vérité, toute simple, est que pas un seul des chantiers du canal n'a été suspendu, ni même troublé un seul instant, que les machines ont continué à y fonctionner, que le cube mensuel de chacun d'eux n'a pas cessé d'augmenter.

Nous avons plusieurs fois exposé à nos lecteurs les raisons pour lesquelles la Direction générale des travaux, modifiant en cela son premier programme d'exécution, avait porté ses efforts dans les parties difficiles du creusement au lieu d'accumuler ses moyens d'extraction dans les parties faciles ; — nous

avons dit aussi pourquoi les grands chantiers d'Emperador et de la Culebra ne donnaient pas, avant leur complète réorganisation, des résultats apparents; — dans tous les autres chantiers en action, le travail ne s'est pas ralenti. Voici le relevé progressif du cube mensuel exécuté dans les chantiers, depuis décembre, c'est-à-dire depuis le moment où la modification du programme s'est imposée :

Décembre	500.000	mètres cubes.
Janvier	550.000	—
Février	590.000	—
Mars	627.000	—

Les entrepreneurs anglo-hollandais, chargés de l'enlèvement de la Culebra ont complètement terminé leur installation d'attaque.

Un des ingénieurs de cette entreprise, conformément aux usages, est parti de Colon le 4 avril pour venir soumettre à ses directeurs le plan arrêté sur place d'exécution pratique. Nous sommes en mesure d'annoncer que les directeurs de l'entreprise de la Culebra ont entièrement approuvé le plan d'attaque de leur ingénieur.

Quant à Colon, dont l'incendie devait avoir nécessairement pour conséquence de rendre difficiles les opérations de débarquement de l'important matériel, actuellement en expédition, nos lecteurs ont vu, par la lettre de M. Dingler que nous publions plus haut, combien le Directeur général des travaux s'en préoccupait.

L'administration de Paris, de son côté, n'a pas cessé de se préoccuper du matériel en route, ou en exécution; par un continuel échange de dépêches, la question du débarquement de ces envois a été réglée.

Par un télégramme du 26 avril, M. Dingler faisait connaître qu'il avait réorganisé le service des débarquements au moyen du matériel flottant « suppléant à l'insuffisance des wharfs incendiés » ; — et par une dépêche du 29, le Directeur général signale le fonctionnement suffisant du nouveau service.

Nous citerons, comme un fait de travaux d'une certaine importance, le passage d'une drague, le 21 avril, « à travers la barre du Mindi, dans l'axe du Canal ».

Cet appareil travaille donc dans le plein intérieur, à 4 kilomètres environ de l'entrée du Canal, du côté de l'Atlantique, — entre Colon et Gatun; — en conséquence cette section est maintenant attaquée sur trois points : dans les deux extrémités et au centre.

Voici, depuis nos dernières indications, les commandes faites pour les chantiers :

3 cylindres à vapeur pour grues roulantes de 1,500 kilogr.;

10 tourteaux supérieurs, 10 tourteaux inférieurs et autres pièces de rechange, pour 10 dragues de 180 chevaux;

250 tonnes de briquettes;

6 scaphandres;

28,000 tonnes de charbons;

1,000 kilomètres de mèche Bickford imperméable;

Appareils pour le triage des déblais à bord de 18 dragues de 180 chevaux;

Pièces de rechange pour la drague marine n° 19;

Rouleaux, pignons, chaînes, etc. de rechange pour la drague n° 19 (marine).

En avril. — 30 locomotives-tenders de 27 tonnes, godets et rechanges pour excavateurs, rechanges pour la drague n° 5 (marine), 145 chaînes-câbles et 10 séries de godets, maillons, boulons, etc., pour 10 dragues de 180 chevaux, charnières, supports, boulons, etc. de rechange pour hopper-barge.

Les expéditions, depuis le 1er avril, comprennent ;

930 tonnes de charbon et briquettes;

250 tonnes de briquettes ;

119 wagons de terrassement de 6 mètres cubes, 6 locomotives-tenders de 27 tonnes, 61,523 kilogr. de chaînes, 20,200 kilogr. de tuyaux de conduite d'eau en fonte;

Une chaudière et pièces de rechange pour remorqueur de 50 chevaux;

Une série de godets et accessoires pour drague de 180 chevaux;

623 tonnes de charbon;

6 scaphandres, 25 forges portatives, godets et rechanges pour dragues de 60 chevaux;

60 wagons de 6 mètres cubes, et machines-outils pour l'atelier n° 5, expédiés du Havre le 21 février 1885;

Le clapet n° 9, parti de Renfrew le 24 février pour Panamá, viâ Magellan;

101 wagons de 6 mètres cubes, expédiés d'Anvers le 3 mars;

101 wagons de 6 mètres cubes, expédiés d'Anvers le 8 mars;

379 tonnes de tôles de fer et 113,251 kilogr. de tuyaux en fer pour conduite d'eau, expédiés de Saint-Nazaire le 8 mars;

672 tonnes de charbons et briquettes, expédiées de Cardiff le 10 mars;

1 série de godets et accessoires pour dragues de 180 chevaux et 9 pompes centrifuges pour transport de déblais, expédiés de Southampton le 11 mars;

114 tonnes 1/2 de poudre comprimée et mèche inperméable, expédiées de Rouen le 14 mars;

199,220 kilogr. de tuyaux en fonte, raccords, robinets-vannes, etc., 50 appareils de changements de voie et 101 wagons de 6 mètres cubes, expédiés d'Anvers le 16 mars;

150 wagons de 6 mètres cubes et 3 locomotives, expédiés d'Anvers le 17 mars ;

4 machines Compound de 180 chevaux, 150 wagons de 6 mètres cubes, 3 pompes centrifuges, 3,855 kilogr. de câble en fil de fer, 75 forges portatives et 50 godets avec maillons et boulons pour dragues de 60 chevaux, expédiés du Havre le 21 mars.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Janvier 1885.

NAVIRES.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Steamers........	32	45,466 t.	32	46,526 t.
Voiliers.........	20	7,104	39	11,443
Totaux...	52	52,570 t.	71	57,969 t.

L'AVENIR DU SUD-AMÉRIQUE
PAR LE CANAL DE PANAMA

Dans un de nos précédents numéros (1), nous avons commencé la publication d'une étude de M. A. Bresson, qui a longtemps séjourné dans l'Amérique du Sud, sur l'avenir que l'ouverture du Canal de Panama réservait aux peuples qui habitent cette partie du monde.

Dans la première partie de cette étude, M. A. Bresson a démontré que l'avenir de l'Equateur et du Pérou était absolument dépendant du percement du Canal interocéanique ; dans la seconde partie, qu'on va lire, il établit qu'il en est de même pour la Bolivie et le Chili. Ces républiques latines trop lointaines aujourd'hui deviendront, grâce au percement de l'isthme de Panama, singulièrement rapprochées et entreront pleinement dans le concert des échanges humains.

I

« Si la tradition a perdu la mémoire du lieu où est le *Paradis*, le voyageur qui visite certaines régions en Bolivie peut s'exclamer avec enthousiasme : « *Ici est l'Eden perdu !...* »

Ainsi s'exprime Alcide d'Orbigny en parlant de cette République, dont les habitants sont aussi sympathiques aux Français qu'il est possible de l'être à des hommes que des déserts de sable et d'eau séparent de notre vieille Gaule.

La Bolivie est un pays bien pauvre encore, au point de vue économique et industriel, mais elle est richissime, dans toute l'acception du mot, en produits naturels de toutes sortes.

Son territoire, dans son immense étendue, — 2.155.329 kilomètres carrés ou quatre fois la superficie de la France, — offre une extraordinaire variété de climats et de productions.

A l'occident, sont d'immenses chaînes de montagnes couvertes de neiges éternelles qui donnent naissance aux plus puissants des fleuves. Au centre, sont de belles vallées qui fournissent en abondance tous les produits utiles à l'homme et où se trouvent jardins délicieux, campagne riante, sites charmants.

Sur le littoral, on trouve des déserts arides, mais à l'orient sont des forêts profondes, peuplées des arbres les plus gigantesques, arrosées par les courants de puissants rios, tributaires de l'Amazone et du Rio de la Plata, et un sol qui, défriché, donne quatre récoltes par an.

Les voies de communication sont mauvaises.

Cependant, un chemin de fer a été construit du littoral anx mines d'argent de Caracolis, et il n'est pas douteux que, aussitôt que l'impulsion que le Canal de Panama va donner aux affaires de cette République aura pris une certaine inportance, le Gouvernement ne prolonge ce railway jusqu'à sa capitale, en y embranchant des rameaux qui relieront toutes les villes principales entre elles et la côte du Pacifique. C'est ainsi que nous pourrons commercer librement avec des cités riches et populeuses comme La Paz, Sucre, Potosi, Cochamba, etc.

La Bolivie nous offre un vaste champ pour nos produits manufacturés, car le pays n'a pas d'industrie et doit tout tirer de l'étranger. En échange, nous attirerions à nous les métaux précieux, le quinquina et le caoutchouc, les gommes et les résines, les baumes et les parfums, les matières colorantes ou tinctoriales, les plantes médicinales et les bois précieux, les laines et les pelleteries, les sucres et les cafés, etc. Mais il faudrait se hâter, car depuis notre funeste guerre de 1870, le commerce allemand, qui a compris l'importance d'un marché où tout est à fournir et où des millions de tonnes de matières premières de grande valeur sont à exporter, a ouvert des comptoirs dans les grands centres ; et si l'on n'y prend garde, ayant à sa disposition les nouveaux moyens de transports, facilités par le Canal interocéanique, il absorbera tout le commerce de la Bolivie.

Voici ce que dit à ce sujet M. Ch. Wiener, Vice-consul de France et explorateur du Sud-Amérique : « Je crois que dans cette région il faudrait appeler une force plus grande que la force individuelle, il faudrait appeler la force du capital. Ce que le négociant isolé ne peut faire, les sociétés le peuvent. Je suis convaincu que le jour où les sociétés de navigation ou des sociétés agricoles exploiteront cet immense territoire, il va se manifester soudain un déploiement colossal de richesses. »

Rien n'est plus juste que cette remarque. L'Angleterre et l'Allemagne l'ont compris depuis assez longtemps, et les Etats-Unis, — le Canal de Panama aidant, — vont s'engager résolûment dans cette voie. Que la France suive leur exemple et cherche à conquérir une position avantageuse dans les Républiques Latines de l'Amérique Australe, les résultats ne sauraient manquer d'être extraordinairement fructueux.

Le sol de la Bolivie est susceptible de nourrir une population de 126.000.000 d'âmes, en admettant, avec Dalence, que les produits agricoles d'une lieue carrée de terrain peuvent suffire à cinq mille habitants.

II

La république Chilienne, située entre les Cordillères et l'Océan Pacifique, est le plus méridional des Etats Sud-Américains puisqu'il confine avec le détroit de Magellan et la Terre de Feu, c'est-à-dire avec les terres que viennent baigner les eaux de l'Océan glacial Antarctique. Elle offre la forme d'un parallélogramme très allongé : sa longueur est neuf fois plus grande que sa largeur.

Le Chili présente une côte extrêmement étendue, si on la compare à sa superficie.

Il possède des ports nombreux qui facilitent considérablement le rapprochement des grands centres agri-

(1) Voir le n° 131 du *Bulletin* du 1er février 1885.

coles et miniers du pays avec la métropole, les Républiques voisines et l'étranger.

A l'intérieur, les moyens de communication sont facilités par des chemins de fer, quelques rivières navigables et des routes relativement carrossables.

Diverses entreprises de navigation mettent Valparaiso, — la métropole commerciale du Chili, et le grand marché de la côte australe américaine du Pacifique, — en communication presque quotidienne avec les ports les plus importants de l'Amérique et de l'Europe. La Compagnie anglaise *Pacific Steam Navigation C°* exploite les services de Lisbonne, Bordeaux et Liverpool, par le détroit de Magellan, ceux des ports de Bolivie, du Pérou et de l'Equateur, jusqu'à Panama. La ligne allemande *Kosmos* fait un service bi-mensuel, et la *Belgian Royal Mail C°* a l'entreprise du service postal d'Anvers à Valparaiso.

La *Compagnie générale transatlantique* a vainement tenté, il y a douze ans, un service côtier de Panama à Valparaiso, destiné à compléter ses lignes des Antilles et de Colon-Aspinwal.

Les trois paquebots qu'elle avait envoyés dans le Pacifique ne purent lutter ni pour la régularité, ni pour la rapidité du service avec les cinquante et quelques steamers que la Compagnie anglaise employait dès cette époque.

Une Compagnie française aurait maintenant toutes les chances de succès possibles. Déjà, les trois navires qui sont venus montrer notre pavillon sur les côtes du Pacifique, *Ville de Brest*, *Ville de Bordeaux* et *Ville de Saint-Nazaire* ont été des plus goûtés des sud-américains qui ont apprécié notamment l'affabilité du personnel maritime et l'excellence des services de cabines et de table. De telle sorte que quand la Compagnie transatlantique prolongera ses services de Saint-Nazaire, Havre ou Bordeaux à Colon-Aspinwall, par le Canal interocéanique et la côte américaine jusqu'au Chili, un succès certain accueillera ce nouveau moyen de transport. (1)

Le cabotage des ports chiliens est soutenu d'une manière efficace par une Société nationale : *Compania Chilena de Vapores*, et la marine à voiles du pays, laquelle est assez bien armée.

La situation géographique du Chili entre les parallèles sud 24 et 57 et la variété de son climat tempéré en général, font que son sol extrêmement fertile et abondamment irrigué produit toutes espèces de céréales sans exiger l'emploi d'amendement. Leur culture donne lieu à une exportation s'élevant à plus de 60 millions de francs.

L'exploitation des mines, qui est une des principales sources de richesse du pays, doit son développement à l'abondance et à la variété des minerais. La production du cuivre chilien représente plus de la moitié de celle du monde entier. Les mines d'argent de Copiapo, Chanarcillo, Huasco et autres lieux sont justement renommés.

Enfin la République possède, dans le sud de son territoire, des gisements carbonifères qui donnent lieu à des exploitations importantes, les seules des Amériques méridionale et centrale.

III

Telle qu'elle est, l'Amérique Australe du Pacifique constitue un marché colossal où nos négociants pourront traiter de grosses affaires, ce qui contribuerait efficacement au relèvement de notre commerce extérieur.

Mais s'ensuit-il que, par le seul fait du percement de l'Isthme de Panama, M. de Lesseps fera la fortune de tous les Français que le commerce d'outre-mer occupe ? Il y aura singulièrement aidé, ce n'est pas douteux ; mais encore faut-il que les intéressés s'engagent résolument dans la voie dont il leur a préparé la route et que les hommes les plus autorisés n'ont cessé de leur recommander.

« Si nos commerçants, dit le Consul de France à Philadelphie, veulent nouer des relations avec les Etats américains, il paraît de plus en plus indispensable qu'ils viennent sur les lieux présenter leurs échantillons, offrir leurs produits, les faire connaître, s'ils sont nouveaux, en faire ressortir la supériorité, s'ils sont déjà répandus sur le marché, voir et juger par eux-mêmes, se rendre compte des garanties qui leur sont offertes, des risques qu'ils ont à courir, des usages, des besoins et des circonstances dont ils pourraient tirer parti. Il faut qu'ils comprennent qu'il ne suffit pas d'une simple lettre pour engager et poursuivre des affaires à l'étranger, alors qu'en France même la nécessité de les traiter en personne ou par l'entremise de commis-voyageurs est depuis longtemps reconnue.

« Alors seulement ils éviteraient d'avoir, ainsi qu'ils s'en plaignent souvent, à passer par les mains d'intermédiaires étrangers qui absorbent une considérable partie des bénéfices, s'emparent de leurs produits, les altèrent ou les contrefont, avant de les livrer à la consommation, et déprécient ainsi leurs marques. »

André Bresson,
Explorateur du désert d'Atacama et des Rios de Bolivie.

LES VINS DE CALIFORNIE

La culture de la vigne fait chaque jour des progrès en Californie.

« A lui seul cet Etat, dit un journal spécial, *The wine and Fruit grower*, peut produire autant de vin que la France entière, 53 millions d'hectolitres par an.

« ... Il est certain cependant que ces vins ne peuvent être comparés, comme qualité, à ceux d'Espagne, d'Italie et surtout à ceux de France ; néanmoins ils paraissent être assez appréciés et trouvent des débouchés faciles, puisque plus des deux tiers de la production actuelle s'exportent dans différentes parties du monde. »

Cette constatation de la supériorité des vins français restera toujours vraie, et nos viticulteurs n'ont pas à redouter la concurrence américaine. Les vins de France ont des qualités particulières de finesse et de goût qui font que les palais habitués à leur dégustation ne peuvent pas supporter les vins des autres contrées

Il convient cependant de reconnaître que la production française est limitée, que les vins de nos crûs sont chers et que, par suite, le vin dans beaucoup de pays n'est pas encore la boisson quotidienne. Le produit des vignobles américains pourra parfaitement se créer en Europe une clientèle dans les contrées où le vin n'a été jusqu'à présent qu'exceptionnellement consommé. Les vins français ne peuvent que gagner au développement de consommation qui en résultera ; tous ces nouveaux acheteurs voudront faire la comparaison entre les produits des ceps français et étrangers. La palme restera aux vins de France, dont la valeur haussera et dont les débouchés seront devenus plus nombreux.

(1) Parmi les détails d'organisation qui firent le plus d'impression sur les sud-américains, je dois citer le service des *femmes de chambre*, totalement inconnu dans les steamers de la *Pacific Steam Navigation Company*.

L'exportation des vins de Californie peut donc se développer sans qu'il y ait préjudice pour les vignes de France. Elle apportera un élément de fret important au Canal de Panama, sans diminuer en rien l'exportation de nos vins en Amérique, où leur supériorité, comme qualité, leur acquiert chaque jour une clientèle plus considérable.

L'AVENIR DE L'OCÉANIE

PAR LE CANAL DE PANAMA

Nous trouvons dans un des derniers numéros du *Globe*, journal hebdomadaire d'économie politique, un article sur l'Océanie française, d'où nous extrayons les détails suivants :

« L'avenir de l'Océanie est encore obscur, mais il « est certain que l'Océanie a un avenir. C'est par l'ou- « verture du Canal de Panama, probablement, que la « vie arrivera à cette partie encore délaissée du globe. « Le jour où ce grand événement aura lieu — jour pro- « chain et dont bien peu d'années nous séparent — la « route de l'Extrême-Orient et celle de l'Australie ne « sera plus exclusivement celle qui passe par Suez et « Singapore. Pour les marchandises, une route plus « avantageuse sera celle qui aura pour escales New- « York, Cuba et Panama, avant d'arriver à Melbourne, « à Canton et à Yeddo, route qui desservira les « pays les plus consommateurs du globe et qui fournira « aux navires double et triple fret renouvelable che- « min faisant. Pour les voyageurs, le jour où des na- « vires rapides circuleront fréquemment de l'un à l'au- « tre bord du Pacifique, on découvrira que par New- « York et San-Francisco, Yeddo n'est qu'à 28 jours de « Londres et de Paris, et non plus à trente-huit jours. « Or, ces deux lignes, ligne des marchandises et ligne « des voyageurs, ont une partie commune : c'est la tra- « versée de l'Océanie dans l'axe des grands courants et « des alizés à quelques dix degrés au Sud de l'Equa- « teur.

« Cette traversée, il ne tenait qu'à nous d'en possé- « der toutes les escales : elles sont, en effet, marquées « pour un navire parti de Panama ou de San-Francisco « par les groupes d'îles suivants : Nouka-Hiva, Tahiti, « les Samoa, les Viti, les Nouvelles-Hébrides, la Nou- « velle-Calédonie. De ces six postes, trois nous appar- « tiennent depuis assez longtemps, c'est Nouka-Hiva, « Tahiti, la Nouvelle-Calédonie. Sur les trois autres, « un nous était offert : les chefs des Viti et notamment « le souverain de Viti-Levon, réclamaient notre protec- « torat en 1874. Les Samoa et les Nouvelles-Hébrides « étaient vacantes. Enfin, vacantes aussi étaient la Nou- « velle-Guinée méridionale, la Nouvelle-Bretagne et la « Nouvelle-Irlande, dont l'occupation eût raccourci « l'intervalle entre nos possessions océaniennes et nos « colonies de l'Indo-Chine. »

LES PORTS DU PACIFIQUE

PORTS DU PÉROU

ILO

En remontant la côte au nord-ouest d'Arica, à quarante-deux milles environ, on trouve la petite crique de Sama, fréquentée seulement par quelques navires au cabotage, occupés au déchargement du Guano, pour l'agriculture des vallées voisines qui emploient cet engrais. Le mouillage y est excellent, sur un fond de 15 à 25 mètres près de terre. La localité composée de quelques habitations à peine, ne renferme que des familles de pêcheurs ou des préposés des douanes, et les les navires ne sauraient y trouver aucune ressource.

A trente-trois milles O.-N.-O., on atteint l'anse de Ilo, qui forme plusieurs petites criques, dont quelques-unes offrent un excellent mouillage. L'une des meilleures est celle de « Pacocha ». qui est aussi la plus importante. Il s'y trouve très près de la plage des fonds de 20 à 25 mètres. On y a construit, en 1872, un môle régulier en charpente de bois remblayé de roches, qui assure toute commodité pour le débarquement et le déchargement. Il n'y a pas d'eau potable à Pacocha, et les habitants vont s'en approvisionner à la rivière voisine de Ilo.

Tout près se trouve la crique « anglaise », avec un excellent fond, offrant un abri très sûr, mais que l'on a cru devoir fermer à l'entrée pour éviter la contrebande.

A l'extrémité de l'anse de Ilo est situé le port de même nom. La ville qui avait été complètement détruite par le raz-de-marée du 13 août 1868, a été depuis reconstruite en partie; des maisons de bois se sont élevées peu à peu sur les hauteurs qui entourent la rade, à quelque distance de la mer.

Le port de Ilo, quoique modeste encore, n'en est pas moins appelé à avoir une certaine importance dans le commerce général du Pérou; car c'est l'unique port de la province littorale de Moquegua, une des plus riches de la République, au point de vue agricole, bien qu'elle en soit la moins étendue.

Les vallées renommées de Moquegua et de Locumba possèdent de superbes vignobles (Vinedos) ; leurs vins et leurs eaux-de-vie, mis en évidence dans la plupart des expositions agricoles et industrielles à l'étranger, ont été souvent l'objet de récompenses signalées, et ils ont déjà leur place indiquée sur les marchés de l'exportation.

La culture spéciale de l'olivier donne aussi aux vallées de la province de Moquegua des récoltes précieuses et abondantes. Les huiles de toute cette contrée sont fort estimées et celles de Chuza et des environs de Ilo sont considérées comme les plus délicates. On voit autour de la rade de Ilo, dans tous les ravins qui aboutissent à la mer, de belles plantations d'oliviers, qui descendent très près du rivage. Les *olivares* les plus réputés sont ceux de « Icuy », ceux de la hacienda de « Jesu » et ceux du vallon de « Talamolle », où ces arbres, doués d'une vigueur peu commune atteignent tous des proportions gigantesques.

Il existe dans la province de Moquegua un certain nombre de sources d'eaux thermales possédant diverses propriétés; quelques-unes sont en éruption comme de véritables volcans d'eau bouillante; c'est dans la gorge de « Caliente » que se trouve la plus puissante.

Ce qui paraît devoir assurer un développement considérable au mouvement maritime et commercial du port de Ilo, c'est l'achèvement récent du chemin de fer de Ilo à Moquegua, qui traverse dans son parcours la partie la mieux cultivée de la province et facilitera l'exportation de ses produits. La longueur totale de la ligne est de 102 kilomètres, et sa construction n'a pas coûté moins de 6,700,000 soles, environ 33,500,000 francs.

Les vapeurs subventionnés, pour le service régulier de la côte, font escale à Ilo, ce qui contribue à augmenter le trafic des marchandises et le transport des voyageurs.

Le mouvement maritime et commercial de ce port

avait été pour 1877, année qui précéda le conflit avec le Chili, comme il suit :

ENTRÉES

Navires à voiles

5 anglais.........	jaugeant	2.780	tonnes.
2 nord-américains.	—	846	—
3 français	—	1.750	—
5 allemands	—	1.820	—
1 belge	—	465	—
1 espagnol	—	390	—
4 chiliens	—	530	—
11 péruviens.......	—	1.816	—
32 navires jaugeant ensemble		10.397	tonnes.

Navires à vapeur

12 anglais........	jaugeant	9.600	tonnes.
4 péruviens......	—	2.150	—
16 navires jaugeant ensemble		11.750	tonnes.

SORTIES

Navires à voiles

4 anglais.........	jaugeant	2.180	tonnes.
2 nord-américains.	—	820	—
3 français	—	1.750	—
5 allemands	—	1.960	—
1 belge	—	465	—
1 espagnol	—	420	—
5 chiliens	—	616	—
15 péruviens	—	2.130	—
36 navires jaugeant ensemble		10.341	tonnes.

Navires à vapeur

12 anglais........	jaugeant	9.600	tonnes.
3 péruviens......	—	1.835	—
15 navires jaugeant ensemble		11.435	tonnes.

Pendant près de quatre ans qu'ont duré les hostilités et surtout l'occupation par l'ennemi, le mouvement maritime de Ilo a été presque complètement annulé ; ce n'est qu'en 1882 que la reprise a paru se faire sentir ; mais l'intercourse du port n'a pas dépassé :

ENTRÉE

29 navires jaugeant ensemble 9.617 tonnes.

SORTIE

31 navires jaugeant ensemble 9.920 tonnes.

CHEMINS DE FER ET CANAUX AMÉRICAINS

Dans un rapport récent sur le commerce extérieur des Etats-Unis, M. Nimmo, chef du bureau de la statistique, a publié de curieux renseignements faisant ressortir l'importance du mouvement des marchandises qui a lieu actuellement de l'*ouest* vers l'*est* des Etats-Unis, c'est-à-dire des Etats baignés par le Pacifique vers les ports de l'Atlantique, Boston, Baltimore, Portland, Philadelphie et New-York. En 1883, dans ces cinq ports, 95 0/0 des grains, 95 0/0 de la viande de bœuf, 93 0/0 de celle de porc et 85 0/0 des animaux vivants destinés au commerce d'exportation venaient des Etats de l'ouest, Californie, Orégon, Washington, etc.

Avant que les canaux aient pris un certain développement dans l'intérieur des Etats-Unis, les distances entre les pays de production des céréales et du bétail aux ports de l'Atlantique étaient pour ainsi dire prohibitives. En 1826, époque où le canal Erié fut ouvert, ces ports exportaient seulement pour 8 millions de dollars (Fr. 40 millions) de produits agricoles. En 1856, cette exportation était de 70 millions de dollars (Fr. 350 millions).

Vers cette époque, les canaux et les chemins de fer servaient aux communications des ports de l'Atlantique avec les grandes villes de l'intérieur, Chicago, Cincinnati et Saint-Louis.

Les chemins de fer se développaient ; les communications vers l'est devinrent plus faciles et moins coûteuses, la concurrence entre les chemins de fer et les canaux ayant amené des abaissements réciproques de tarifs.

Les exportations des ports de l'Atlantique, alimentés surtout par les produits des régions du Pacifique, augmentèrent rapidement. En 1880, le mouvement de ces exportations s'élevait à 420 millions de dol. (2,100,000,000 de francs).

Progressivement, les transports par voie fluviale diminuèrent, tandis que ceux par chemins de fer prenaient un grand développement.

En 1868, le tonnage des canaux de New-York atteignait 6,442,225 tonnes ; le tonnage du Central Railroad de New-York, 1,846,599 tonnes ; celui du chemin de fer de l'Erié, 3,908,249 tonnes, et celui du chemin de fer de Pensylvanie, 4,722,018 tonnes. C'est, pour les chemins de fer à cette époque, un total de 10,476,860 tonnes. Les changements que les chiffres de 1883 nous montrent sont considérables. En 1883, le tonnage des canaux était tombé à 5,664,056 tonnes, tandis que le tonnage pour les trois lignes ferrées citées plus haut s'élevait à 46,177,223 tonnes, se décomposant comme suit :

Central Railroad	de New-York...	10.892.440	tonnes
—	Erié............	13.610.623	—
—	Pensylvanie.....	21.674.160	—

Pendant que les canaux perdaient, les chemins de fer gagnaient ensemble plus de 35 millions de tonnes, ce qui prouve la nécessité des voies rapides pour le commerce d'exportation de l'ouest américain.

M. Nimmo ajoute :

« Les exportations de blé comprenant celles de Californie, Orégon et Territoire de Washington, se sont élevées pendant l'année expirant le 30 juin 1884, à 30,058,634 boisseaux, sur lesquels 26,490,410 ont été expédiés en Europe.

« Très peu de personnes savent que le commerce des grains, entre les Etats de la Côte du Pacifique et l'Europe, nécessite tous les ans l'emploi d'environ 450 navires à voiles.

« La distance de San Francisco à Liverpool par le cap Horn, route actuellement suivie, est d'environ

16,000 milles ; et la moyenne de la durée de ce trajet, pour les navires chargés de grains, est d'environ 4 mois.

« Pendant l'année expirant le 30 juin 1883, le commerce des grains a utilisé 440 navires, dont 110 naviguaient sous pavillon américain et 330 sous pavillons étrangers.

« Pendant l'année suivante, le même commerce a nécessité l'emploi de 438 navires, dont 95 naviguaient sous pavillon américain.

« En 1883-84, on a expédié de la Côte du Pacifique plus de 30 millions de boisseaux de blé sur lesquels plus de 24 millions provenaient des ports californiens. »

Lorsque le Canal de Panama sera ouvert, le commerce des contrées américaines qui sont baignées par l'Océan Pacifique prendra un développement qu'il est encore impossible de calculer. Car alors les chemins de fer transcontinentaux ne frapperont plus ces produits agricoles d'un transport de 0,03 centimes 1/2 par tonne et par kilomètre, charge considérable, si l'on songe que la distance des plaines de l'Orégon, de la Californie aux ports des Etats-Unis situés sur l'Océan varie de 4,000 à 4,500 kilomètres, soit une charge de 125 à 160 francs par tonne.

Or, des tables publiées par M. Nimmo, il ressort que ce mouvement commercial de l'ouest vers l'est s'est davantage accentué, au fur et à mesure que les tarifs de transport baissaient : ce qui est, d'ailleurs, conforme à toutes les règles économiques.

En 1866, le prix de transport d'un bushel (36 litres) de froment de Chicago à New-York était de 31 cents (1 fr. 55); mais il baissa graduellement, et en 1884, jusqu'au mois de septembre, le prix moyen fut de 0 fr. 33 centimes. En 1868, le prix de transport sur les lacs et les chemins de fer était coté 29 cents (1 fr. 45 c.) par bushel (36 litres); depuis il a rapidement diminué et aujourd'hui le prix moyen est de 0 fr. 46 centimes. Le tarif des chemins de fer est tombé de 2 fr. 10 c., en 1868, par bushel (36 litres), à 0 fr. 75 centimes en 1884.

Si nous considérons le prix des transports par tonne et par kilomètre, nous verrons plus nettement la différence considérable qui s'est produite. Ainsi, sur les cinquante lignes principales de chemins de fer, en 1868, le tarif, par tonne et par kilomètre, était de 0,08 centimes, tandis qu'en 1883, nous l'avons dit plus haut, il était tombé à 0,03 centimes 1/2.

Ce n'est donc pas seulement un trafic annuel de 440 navires et de 24 millions de bushels de blé (8 millions 640 mille hectolitres), — ce sont les chiffres de 1884 — qui reviendra forcément au Canal de Panama lorsqu'il sera ouvert. Il est, en effet, impossible de calculer, dès à présent, le développement futur de l'industrie agricole des contrées du Pacifique qui pourront répandre par le monde leurs produits sans frais inutiles de transport par des chemins de fer ou des canaux intérieurs, avec une abréviation de route de 3,300 lieues et des rabais sur les assurances maritimes.

Dans quelques années, lorsque M. Nimmo publiera son intéressant rapport annuel sur le commerce extérieur des Etats-Unis, il constatera certainement que le Canal de Panama aura été plus favorable encore aux contrées de l'Ouest des Etats-Unis que les canaux et les chemins de fer intérieurs.

La première période dont il parle dans son travail, celle où les distances, faute de moyens de communication, étaient prohibitives, c'était l'*âge de fer;* avec les canaux intérieurs est venu l'*âge de cuivre;* avec les chemins de fer transcontinentaux, l'*âge d'argent ;* avec le Canal de Panama viendra l'*âge d'or.*

RÉCEPTION
DE
M. FERD. DE LESSEPS A L'ACADÉMIE FRANÇAISE

M. de Lesseps, ayant été élu par l'Académie française à la place vacante par la mort de M. Henri Martin, y est venu prendre séance le jeudi 23 avril 1885, et a prononcé le discours qui suit :

Messieurs,

En m'admettant parmi vous, vous m'avez causé à la fois une grande joie et un grand embarras.

Faire partie de l'Académie française, de cette réunion d'élite, de cette aristocratie élective des lettres, est un honneur dont le plus orgueilleux a le droit d'être fier, mais parler devant elle est une tâche qui peut faire hésiter un écrivain habile, et je ne suis malheureusement ni l'un ni l'autre.

Ce discours de réception était donc doublement redoutable et pour moi et pour vous. Et c'est pourquoi je tiens à vous rassurer tout d'abord. Ce n'est pas un morceau oratoire que vous allez entendre. Je n'ai voulu mettre ni mon inexpérience ni votre longanimité à une aussi rude épreuve. Ne pouvant faire bien, j'ai fait mieux : j'ai fait court.

Vos ancêtres, messieurs, avaient cette habitude d'appeler à l'Académie des lettres, non pas seulement des hommes de lettres, mais aussi des gens de marque : prélats, commandants d'armée, grands seigneurs, à qui leur haute situation tenait lieu d'éloquence et quelquefois même de savoir. Est-ce pour cela que le discours que l'on prononçait alors était réduit aux proportions exiguës d'un remerciement ? Il se pourrait. Quoi qu'il en soit, puisque vous avez fait revivre pour moi la première partie de cette tradition, souffrez que je bénéficie de la seconde, et, puisque vous avez bien voulu qu'un homme de lettres, *in partibus*, entrât, comme autrefois, dans votre Compagnie, ne vous étonnez pas qu'il s'en tienne, comme autrefois, à la simple expression de sa gratitude.

Le fauteuil que j'occupe aujourd'hui est celui qu'ont successivement occupé M. Thiers et M. Henri Martin Tous les deux ont été mes amis ; c'est dire que je n'ignore ni les dissemblances qu'il y a entre eux et moi, ni la distance qui nous sépare. Ils étaient plutôt des hommes d'étude, je suis plutôt homme d'action; ils étaient historiens, et je suis géographe... à ma manière.

J'ai parlé tout à l'heure de l'*Histoire de France* d'Henri Martin. C'est son œuvre capitale. Elle est dans toutes les bibliothèques ; mieux encore, elle est dans toutes les mémoires. Je ne veux pas y insister littérairement, non qu'il n'y ait pas assez de bien à en dire, mais parce que j'ai peur de ne pas le dire assez bien ; et d'ailleurs ce n'est pas un discours que je fais ici, je le répète, et si je m'arrête à marquer d'un mot ce qui m'a semblé être la note particulière de son talent, c'est qu'elle est, en même temps, celle de son caractère.

Chaque historien a la sienne.

Chez Michelet, c'est la poésie. A chaque instant son imagination ouvre des vues profondes sur des horizons nouveaux devant lesquels la pensée s'arrête et s'étonne.

Augustin Thierry, érudit passionné, écrivain de race, évocateur d'un monde disparu, est, par-dessus tout, un peintre d'une netteté de lignes et d'une puissance de coloris incomparables.

L'Histoire de Guizot, comme celle de Mignet, est un système : philosophique chez l'un, politique chez l'autre, montrant dans le mouvement des faits leur enchaînement, leurs conséquences et leurs causes.

Thiers excelle à raconter les événements, à mettre en

scène les situations, à élucider les questions les plus spéciales et les plus obscures. Sa dominante est la clarté ; celle d'Henri Martin est la justice. Et cet amour de la justice qui est dans son esprit vient de cet amour de la patrie qui est dans son cœur.

Lui, l'homme de conviction et même de parti, si absolu dans sa croyance, si invariable dans sa conduite, si entier dans les débats, dépouille toute passion dès qu'il entre dans l'histoire. Témoin ému de toutes nos gloires, il ne refuse son admiration à aucune. Il est aussi enthousiaste des druides que des martyrs de la première Eglise chrétienne ; de Jeanne d'Arc que de Henri IV ; des victoires de Louis XIV que de celles de la première République ; du premier Empire que de la Convention. Il s'agit toujours pour lui de la France, et il ne voit qu'elle ; aucune restriction n'arrête son patriotisme, aucun calcul ne le diminue. Quelles que soient leurs opinions ou leurs croyances, tous ceux qui servent et grandissent la France sont les siens. C'est un bel exemple à conseiller, messieurs, et à suivre.

Mais, si je diffère d'eux par bien des points, il en est un par lequel j'ai la prétention de leur ressembler. Tous deux ont aimé passionnément leur pays, et par ce côté-là du moins, je ne me trouve pas indigne de leur succéder. Comme eux j'ai voué à mon pays ma vie tout entière. Pendant plus de soixante années, dans des situations et des fortunes diverses, le souci de ses intérêts et de sa gloire a été ma pensée maîtresse, le but constant de mes travaux, et finalement, j'en suis convaincu, la cause de mon succès.

Et ce n'était pas trop d'un tel but pour d'aussi longs efforts. Rien n'est facile à faire dans ce monde, surtout l'utile. Il n'y a pas d'œuvre naissante, si bienfaisante fût-elle, peut-être faudrait-il dire en raison même du bien qu'elle peut faire, qui n'ait pour ennemis les ignorants et les malveillants.

Les premiers, parce qu'ils connaissent mal le résultat où vous tendez ou ne le connaissent pas, et qu'ils ne sont dans le secret ni de vos moyens ni de votre force. Ceux-là, il faut les éclairer : une fois convertis, ils deviennent des adeptes fervents et des auxiliaires précieux. Quant aux autres, les sceptiques, les haineux, les insulteurs même, il n'y a pas à s'en occuper. Le proverbe arabe dit : « Les chiens aboient, la caravane passe... » J'ai passé.

Messieurs, si je m'explique ainsi à vous avec une insistance qui peut paraître complaisante, ce n'est pas pour le vain plaisir de vous parler de moi, c'est pour vous justifier à vos propres yeux de m'avoir choisi en vous montrant les similitudes qui existaient entre mon prédécesseur et moi.

Et puisque je suis sur ce terrain, il y en a une encore que je veux vous signaler en passant. On nous a accusés l'un et l'autre, à nos commencements, d'avoir un peu trop d'imagination. Vous n'ignorez pas qu'aux heures poétiques et ardentes de sa jeunesse, entrant dans l'étude des premiers temps de notre race, Henri Martin, on l'a dit du moins, s'était épris du culte druidique. Ce Celte de Saint-Quentin s'était fait initier, prétendait-on, aux mystères de la religion terrible ; on le soupçonnait même de l'avoir embrassée secrètement et de pratiquer à huis clos ses rites. Est-ce vrai? Est-ce faux? A-t-il passé par cet excès d'enthousiasme et de conviction? Rien n'est moins certain, mais qu'importe en tout cas? Cela l'a-t-il empêché d'écrire plus tard l'Histoire de France la plus complète que l'on ait encore écrite?

Pour moi, si l'on ne m'a pas soupçonné d'être un druide, on m'a jadis accusé d'être un rêveur ; c'était au commencement de mes entreprises. Je crois avoir prouvé depuis, que je suis un homme pratique. Mais je ne médis pas pour cela des rêveurs. Un peu d'imagination est un bon levain pour cette lourde pâte des affaires humaines. Plus le but est loin, plus il faut viser haut. Il est bon que le sculpteur cherche une montagne pour y tailler sa première statue ; il n'est pas mauvais que l'homme positif lui-même ait à dégager son esprit d'un peu d'irréalisable et de démesuré ; que, croyant tout pouvoir, il ait songé à tout oser : l'expérience n'ébranchera que trop vite ce que ses illusions avaient d'impossible et de touffu, mais ses travaux en garderont toujours quelque chose de fort qui les soutient, son intelligence quelque chose de grand qui les élève. De l'aberration saint-simonienne, aujourd'hui si justement oubliée, il n'est pas moins sorti de parfaits ingénieurs, des économistes distingués et des financiers de premier ordre. M. Thiers avait commencé par écrire des Salons. Claude Bernard lui-même, votre illustre confrère, avait commencé par une tragédie ; vous n'avez pas cela du moins à me reprocher.

Malheur aux peuples qui, fanatisés par l'esprit de parti, mutilent eux-mêmes leurs traditions, ne comprenant pas qu'une nation est une humanité qui vit sans cesse et dont le présent ne peut se séparer du passé sans que l'existence elle-même en soit arrêtée !

Et de ce passé si douloureux et si glorieux tour à tour, Henri Martin tire un enseignement fortifiant, une confiance que rien n'abat, un espoir que rien ne décourage :

« Le Français qui connaît bien l'histoire de son pays, « dit-il, ne perdra jamais l'espérance dans les plus « tristes jours. Ce peuple est doué d'un ressort incom« parable, d'une puissance de rénovation qui ne s'est « jamais vue à ce degré chez aucun autre peuple. »

Je suis fier, messieurs, que vous ayez pensé à moi pour succéder à l'homme qui a prononcé de telles paroles. Ce double sentiment d'orgueil dans le passé et de foi dans l'avenir est aussi profondément enraciné dans mon cœur qu'il l'était dans le sien, et c'est par cette communauté dans l'espoir que je m'honore le plus de lui ressembler.

Et maintenant que je vous ai suffisamment prouvé ma bonne volonté à défaut de talent, je m'arrête, ne voulant pas dépasser les bornes que je me suis moi-même forcément un peu imposées.

Celui qui me succèdera, reprenant le cours de la tradition nouvelle, vous parlera plus tard, le plus tard que je pourrai, je vous en avertis, vous parlera, vous dis-je, avec plus de développement, de compétence et de charme des mérites de l'historien impartial, de cet honnête homme, de ce grand patriote qui fut mon prédécesseur ; il saura sans doute mieux que moi exprimer à l'Académie sa reconnaissance de nouvel élu, mais il n'aura au fond du cœur plus de respect pour la mémoire d'Henri Martin, ni plus de gratitude pour vous.

En 1834, le jour où il entrait à l'Académie, M. Thiers disait : « Je vous remercie de m'avoir admis à siéger dans cet asile de la pensée libre et calme. »

Je vous remercie, à mon tour, de m'avoir admis dans cet asile de la pensée libre et calme, bien que je n'ose vous promettre de rester tranquillement assis sur mon fauteuil.

LETTRE SUR L'ISTHME

Le *Capitaliste*, dans son numéro du 22 avril, publie la correspondance qui suit :

Monsieur,

Les nécessités de mes affaires m'obligeant à faire de nombreux voyages dans l'Amérique centrale et notamment dans la Colombie, j'eus la curiosité, après avoir

traversé l'isthme en chemin de fer de Colon à Panama, de revenir à Colon en visitant tous les chantiers de la Compagnie.

Si ces intrépides voyageurs revenant en Europe, se vantent d'avoir vu le Canal et font le récit de leurs impressions, je m'explique les erreurs commises à l'égard de la situation de l'entreprise par une presse plus ou moins bien intentionnée.

Moi aussi, monsieur, je l'avoue bien sincèrement, j'ai eu quelque déception pendant la traversée de l'isthme en chemin de fer. Mais aussitôt le pied sur les chantiers, j'ai eu l'explication de ma première impression.

En quittant Colon, le chemin de fer s'engage dans un pays d'abord peu accidenté. Mais bientôt le tableau s'agrandit; les mangliers et les palmiers qui composent en majeure partie les forêts des Cordillères, s'élèvent et s'entassent sur le flanc des montagnes. Les lianes qui les enlacent donnent le spectacle d'une végétation exubérante. La nature devient écrasante pour les yeux du voyageur, du voyageur européen surtout peu familiarisé avec ces aspects étrangement sauvages.

Tout ce qui n'est pas forêt ou montagne a des proportions minuscules. C'est dans ce cadre monumental que m'apparurent par échappées les premières tranchées du Canal. Dans ce cadre, et à distance, je ne pouvais supposer qu'il y eût, comme on me l'avait assuré, 19,000 ouvriers employés aux travaux de l'isthme. Les nègres que nous apercevions de loin en loin, ressemblaient à des poupées, et les wagons de déblais rappelaient assez bien les petits chemins de fer d'enfants.

Après trois heures de ce spectacle, j'éprouvai un désenchantement sérieux, je vous le répète, à l'égard de l'œuvre commencée, et je comprends que les voyageurs qui s'en sont tenus à cette seule impression, aient fait sur le canal les récits les plus fantaisistes et les moins encourageants.

En réalité, ces voyageurs n'avaient rien vu. C'est ce dont je suis actuellement convaincu, après avoir traversé l'isthme sur les chantiers mêmes et pour ainsi dire dans l'axe du Canal. Aussitôt que l'on est arrivé sur les chantiers, la première impression disparaît rapidement. Les poupées de tout à l'heure et celles qui échappaient à la vue, reprennent des proportions humaines. Les wagons s'adaptent parfaitement aux exigences de la tranchée. On est en pleine vie, en plein travail, l'esprit se tranquillise et l'on se convainc que ces escouades de poupées et ce matériel de dés à coudre auront raison, en dépit des récits de nos voyageurs pressés, des 110 millions de mètres cubes que comporte le percement du Canal. Pour 70 kilomètres que mesure l'isthme dans sa largeur, la Compagnie a déjà construit plus de 200 kilomètres de voies pour le service des travaux. Ici, la locomotive emporte des trains de grands wagons chargés de matériaux ou de déblais. Là, ce sont des nègres qui poussent de petits wagonnets. Suivant les exigences des chantiers, les transports se font à bras ou à la vapeur.

Toute cette population active se loge dans les nombreux villages construits en partie par la Compagnie tout le long du Canal. Les maisons ont un aspect pittoresque et coquet. Elles forment entre elles des rues très régulières.

Depuis deux années que je n'étais venu dans l'isthme, il s'y est produit une transformation remarquable. Il y a deux ans, le tracé du Canal était à peine piqueté et ce terrain était encore entièrement boisé. Aujourd'hui le déboisement du Canal a été pratiqué d'un bout à l'autre; des ateliers répondant à toutes les exigences de la mécanique ont été construits sur les chantiers; tout le matériel nécessaire pour l'achèvement de l'entreprise est à pied d'œuvre; de nombreux villages ont été édifiés; les terrassements, les dragages sont commencés sur toute la ligne. Toutes ces installations, tous ces travaux ont une valeur qu'il est bon de considérer.

Je n'ai pas l'intention de vous faire une description technique des travaux; je ne suis pas ingénieur. D'ailleurs, vous êtes sans doute mieux au courant que moi, grâce à la publication des documents officiels, de la mathématique de l'entreprise. Mon but est de vous donner l'impression d'un homme sans parti pris qui, cependant, a la secrète intention de réagir contre les récits inexacts de voyageurs superficiels ou apeurés.

Je puis dire d'une manière générale que tous les chantiers sont en travail, que les travaux, bien que divisés par chantiers, ne diffèrent les uns des autres que par le nombre de cubes à enlever. Partout on rencontre, à peu de chose près, les mêmes procédés de terrassement.

A Panama, en face de la Boca, et à Colon, les travaux sont activement poussés dans le chenal à l'aide de dragues qui travaillent en mer.

Sur la Culebra, le point culminant de l'isthme, et dont l'entreprise est confiée à une Compagnie anglo-hollandaise, j'ai reçu de l'ingénieur délégué par cette Compagnie, l'assurance de l'accomplissement de sa tâche dans les meilleures conditions.

A la Culebra, comme à travers l'isthme tout entier, d'ailleurs, le pays montagneux et par suite très vallonné se prête facilement aux décharges de déblais. Tout le long du tracé, on a construit des voies ferrées dites de décharges qui, notamment à la Culebra, sont attachées aux flancs de la montagne à différentes hauteurs, suivant les points d'attaque. Ces voies contournent la montagne et amènent les wagons au-dessus de belles vallées où s'effectuent les déchargements.

A ce point de vue, le terrain de l'isthme offre de très grandes facilités d'exploitation.

Je le répète, les travaux sont en pleine activité.

On s'est étonné aussi de la lenteur apportée à la mise en train définitive de l'entreprise. M. de Lesseps, qui a fait Suez et qui avait le souvenir de ce qui s'y est passé au début des travaux, n'a pas été sans prévoir ces tâtonnements de l'organisation première de la mise en marche. Il a donc dû fixer en conséquence la date de l'ouverture du canal de Panama.

Depuis la fondation de la Société, m'a-t-on dit à Panama, il y a eu quatre directions successives. En passant par les mains de MM. Couvreux et Hersent, de M. Reclus, de M. Richier et enfin de M. Dingler, l'organisation de l'entreprise devait forcément subir quelques lenteurs. Ce n'est certes pas moi qui songerai à blâmer M. de Lesseps d'avoir opéré ces nombreux changements dans le haut personnel de l'entreprise, avant d'engager définitivement les capitaux des actionnaires de la Compagnie.

Encore une fois, l'entreprise de Panama a subi la loi commune à tous les débuts. Une armée en campagne apporte-t-elle immédiatement sur le champ de bataille la même régularité dans ses mouvements que sur le champ de manœuvres? Un architecte ne se trouve-t-il pas souvent, dans la pratique, obligé de modifier ses premiers plans? Pourquoi aurait-t-on exigé d'une entreprise colossale comme l'est celle de Panama, plus de précision dans l'exécution, qu'on n'en exige d'un architecte pour la construction d'une maison ou d'un monument?

J'ajouterai à cette relation, peut-être déjà trop longue, quelques observations sur le climat de l'isthme. Pendant le séjour assez prolongé que j'y ai fait, je n'ai, pour ma part, ressenti aucun malaise, malgré les prédictions peu encourageantes de mes compagnons de voyage.

Toutefois, bien que les nouveaux arrivants dans l'isthme doivent être les plus susceptibles d'être atteints

par la maladie, il faudrait bien se garder de conclure de leur état de santé à l'état sanitaire général.

Sur le Canal, comme dans les villes de l'Amérique centrale, la tempérance, en toutes choses, est de rigueur. Il faut éviter les refroidissements, les coups de soleil, l'abus des boissons. Tout cela s'obtient à l'aide de précautions dont on prend bien rapidement l'habitude, pour peu qu'on ait quelque peu le sentiment de sa conservation, et dont on ne doit pas se départir sous le prétexte qu'après plusieurs mois de séjour, on est resté indemne de tout malaise.

Les nègres, qui ont une nourriture des plus rudimentaires, consistant la plupart du temps en bananes, sont sujets aux dyssenteries; les blancs sont plus souvent arrêtés par la fièvre.

On a beaucoup exagéré l'insalubrité de Colon. La Compagnie a fait construire en mer un vaste terre plein qu'on a relié à la terre ferme en comblant une partie du Fox-River. Sur ce terre-plein sont édifiés les ateliers et les baraquements de l'administration. Ce terre-plein reçoit directement l'air vif de la mer, ce qui en fait, le soir surtout, un séjour des plus agréables et des plus salubres. L'hôpital construit par la Compagnie, de l'autre côté de Colon, se trouve au bord de la mer dans les mêmes conditions de salubrité.

En résumé, monsieur, je crois qu'aucun voyageur n'a jusqu'ici rapporté une idée exacte de la situation des travaux et des travailleurs du Canal, parce qu'aucun d'eux n'a voulu ou n'a osé voir.

D'autre part, si quelques employés de la Compagnie ont abandonné leur poste ou en ont été renvoyés, doit-on attendre de leurs rapports toute l'impartialité désirable ?

La Compagnie aurait tort de s'en émouvoir. On ne peut exiger des hommes tant de désintéressement. Au contraire, la malignité est un sentiment si humain !

Veuillez agréer, etc.

« Nous sommes de l'avis de notre correspondant, ajoute le *Capitaliste*. Il faut donc laisser aux actionnaires de cette grande entreprise de Panama le choix entre les affirmations de la Compagnie qui est comptable de leurs capitaux, et les insinuations perfides de ces faux conseillers qui sont les adversaires dangereux et de parti pris de leurs intérêts. »

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de septembre 1884 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minim. et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon	14°2	32°5	23°3	80 0	238mm5	16
Gamboa	19 4	32 8	26 1	84 8	268 3	24
Naos	21 0	35 4	27 7	84 5	145 4	16
Totaux.	54 6	100 7	77 1	249 3	652 2	56
Moyennes	18 2	33 6	25 7	83 1	217 4	19

La température, comme dans tout l'hémisphère boréal, a baissé sensiblement d'août à septembre ; la diminution moyenne pour tout l'Isthme est de 0°,4. Toutefois, il y a eu une augmentation de 0°,3 à Gamboa. Mais la diminution est surtout considérable à Colon, où elle atteint 1°,3. Il n'y a pas moins de 4°,4 de différence entre la température moyenne de Naos et celle de Colon. Quant aux écarts journaliers de la température, ils sont considérables à Colon, du fait surtout des minima, qui sont relativement très bas; le minimum absolu le plus bas est de plus de 5° inférieur à celui de Gamboa, et de près de 7° inférieur à celui de Naos. Ce fait tient probablement à ce que l'humidité est bien moindre à Colon que dans les deux autres stations.

Quant à la température moyenne de l'eau de la mer, elle a éprouvé une hausse, évidemment accidentelle, de 0°,5 à Colon, tandis qu'à Naos elle a baissé de 0°,1. Cette température est de 28°,1 à Colon, de 27°,1 à Naos. C'est généralement dans ce mois qu'a lieu le maximum annuel, avec assez peu de différence d'un Océan à l'autre. La différence actuelle de 1°, est un peu anormale.

L'état hygrométrique a un peu diminué par rapport au mois d'août, ce qui s'explique par une diminution sensible dans les pluies. Il est encore, comme précédemment, assez faible à Colon, où il a plu moins qu'à Gamboa. Quant à Naos, sa situation d'île fait que l'humidité y est toujours assez forte.

La quantité de pluie s'est maintenue dans des limites modérées, eu égard à la saison. Elle est, comme d'habitude, bien plus faible à Naos que dans les deux autres stations, quoique sensiblement plus élevée que pendant les mois précédents.

Le Chagres a été en mouvement, comme d'habitude, pendant cette saison. Il y a eu deux crues importantes ; la plus forte, qui a duré du 6 au 9 septembre, a présenté entre le 7 à midi et le 8 à 1 h. du matin, une montée de 2m,62, de peu de durée d'ailleurs, puisqu'elle se réduisait à 0m,16 le 9 à 3 h. du matin, d'après la courbe donnée par le fluviographe de Gamboa. Le fluviographe de Buhio-Soldado a accusé les mêmes mouvements.

Le régime du vent ne présente rien de particulier. Ce sont toujours des brises, variables en direction, qui se font sentir; toutefois, à Gamboa, les calmes sont fréquents. Le vent est beaucoup plus fort à Naos que dans les deux autres stations, mais il est difficile d'y relever une direction un peu dominante, tandis qu'on remarque un peu la direction S.-O. à Colon, N.-O. à Gamboa.

Marégraphie. — Le tableau suivant fait connaître les mouvements extrêmes de la marée :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon	— 0m13	0m 36	0m 35
Naos	0 41	5 72	5 15

Ces mouvements sont relativement assez faibles, ainsi qu'il est arrivé sur les côtes d'Europe, et ils résultent uniquement des positions de la lune et du soleil.

FRETS

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso .... 25 fr. et 10 0/0 p. m. cub.

Lima (Pérou)	40 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala, la Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	22 à 23 sh.	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbons)	23 —	
Callao	25 —	
Panama	26 —	
Iquique	22 —	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	16/6 à 17 —	
Colon (charbons)	12 à 14 —	

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 14 AU 30 AVRIL 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
14 avril	480 477.50	en liq. : ... au 15 : 476.25	405 403 402 401.50 401 400	247.50 247 246.50	316 317 316	315 316 310
15 —	476.25 475 476.25 477.50	en liq. : ... au 15 : 473.75	400 401 402	237.50 236.50 235 232.50 230 228.75 227.50 230 232.50	314 313	310 312.50
16 —	478.75 480 478.75 477.50 480 482.50 481.25 480 478.75 481.25	en liq. : 477.50 au 30 : 476.25	400.25 400	240 241 25 242 240 235 237.50 237 238	314 313 312 310 314 312 311	310 312.50
17 —	480 481.25	en liq. : ... au 30 : 481.25	402.50	238 75 240 238 236 239	315 316	312.50 313
18 —	481.25 480 482.50 481.25 482.50 483.75 [485 487.50 488.75	en liq. : ... au 30 : 481.25	400.25 402.50 400.25 401	240	315.50 315 315.50	312.50 312 314.50
19 —	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
20 —	480 481.25 482.50 483 75 485 481.25 480 482.50	en liq. : ... au 30 : 482.50	402.50 405 401	240 238	315	312.75 314.50 315
21 —	485 481 25 482.50 481.25	en liq. : ... au 30 : 485	404 401 402.50	238 237.75 237.55	315	315
22 —	481.25 482.50 483.75	en liq. : ... au 30 : 482.50	403.50	238 240	315	313
23 —	483.75 481.25 480	en liq. : ... au 30 : 482.50	405 402 401	237.50	315 314.75 314.50	312
24 —	480 481.25 482.50 480 482.50	en liq. : ... au 30 : 480	401	236 235 233	312.50 310 311.25	312 310.25 311 315
25 —	482.50 480	en liq. : ... au 30 : 480	403.50 402	235 236 238	312.50 313	310.25 311.50 315
26 —	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
27 —	480 481.25	en liq. : ... au 30 : 480 481.25 480 480	401 400	235 237.50 [238 235	312.50 312	310.50 312
28 —	480 478.75	en liq. : ... au 30 : 480	400 401 400.50	237.50	310.50 311 310	310.50
29 —	475 476.25 477.50 475 472.50 475	en liq. : ... au 30 : 473.75 473.75 470 473.75	400	235 234 233.50 233 232.50	310	310.50 312 310
30 —	471.25 472.50	en liq. : ... au 30 : 470 471.25	395	233 232.50 232 231.25 230	310 308 307.50	310 307.50

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 138. Vendredi 15 Mai 1885.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 27 avril au 12 mai 1885.

(Opp. 322) — Sur trois obligations 4 0/0 au porteur, nos 5,187 à 5,189.

(Opp. 323). — Sur dix coupons no 1 (échéance du 15 avril 1885) d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 457,152 à 457,161.

(Opp. 324) — Sur un coupon no 1 (échéance du 15 avril 1885) d'obligation 3 0/0 au porteur no 485,445.

MAINLEVÉES

Signifiées du 27 avril au 12 mai 1885.

(Opp. 314) — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 190,619 et 190,620.

(Opp. 319) — Sur une action au porteur, no 539,299.

— Sur une obligation 5 0/0 au porteur, no 38,333.

— Sur une obligation 3 0/0, au porteur, no 230,908.

(Opp. 321) — Sur quatre coupons no 1 (échéance du 1er avril 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 79,307 à 79,310.

Une dépêche de Philadelphie, portant la date du 30 avril, mais rendue publique seulement après l'envoi du dernier numéro du *Bulletin*, annonçait en ces termes la fin des troubles dans l'Etat de Panama :

Philadelphie, 30 avril.

Panama continue à être tranquille, la paix étant assurée grâce à un arrangement fait, par lequel les insurgés se retireront de la ville et le gouvernement colombien en prendra possession. Tous les délinquants politiques seront amnistiés, excepté ceux qui sont compromis dans l'incendie de Colon.

Huit cents soldats colombiens ont pris possession de Panama. Les forces américaines, à la gare du chemin de fer, continuent de surveiller si cet arrangement pacifique est exécuté.

30 avril, soir.

Le secrétaire de la marine a télégraphié à l'amiral Jouett que sa ligne de conduite à Panama avait été approuvée. Des avis reçus de Washington indiquent que les forces américaines seront bientôt retirées de l'isthme, l'ordre y ayant été rétabli.

Un autre télégramme, le lendemain, annonçait que le général Aizpuru avait été « arrêté par le « commandant des troupes de la Colombie, pour « n'avoir pas rempli les conditions d'un arrangement « relatif à la reddition des armes. »

Le 5 mai, d'après une dépêche de New-York, le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie « proclamait l'état de siége dans l'Etat de Panama. »

Le même jour, l'amiral Jouett, des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, recevait l'ordre de « retirer les « troupes de toutes les garnisons, aussitôt qu'il jugerait prudent de le faire, et de renvoyer la moitié « des soldats de marine. »

Le 7 mai, l'amiral Jouett annonça à son gouvernement que « tout était tranquille dans l'isthme de « Panama », et que le steamer *Colon* avait quitté Aspinwall pour New-York, « avec la moitié des forces américaines, rapatriées. »

Le lendemain, une dépêche, datée de New-York, faisait connaître que les troupes colombiennes avaient dû agir, dans l'isthme, du côté de la Culebra, et qu'un acte de répression très énergique y avait rétabli l'ordre. Cette dépêche parvenue à Londres le 8 mai, avait été envoyée de Panama le 3 ; elle était donc antérieure de quatre jours au télégramme de l'amiral Jouett disant que « tout était tranquille dans « l'isthme. »

Cet incident, dont nous ne sommes pas en mesure actuellement de connaître les détails, serait le seul qui, depuis le commencement de l'insurrection, aurait troublé un chantier d'entrepreneur. La même dépêche disait, d'ailleurs, que le commandant des forces colombiennes avait « pris toutes les mesures « nécessaires pour qu'un pareil fait ne se renouvelât « pas. »

Une lettre de M. Dingler, datée de Panama le 6 avril, et adressée à M. Ferdinand de Lesseps, donne quelques renseignements déjà anciens, mais qui nous paraissent de nature à intéresser nos lecteurs :

Panama, 6 avril.

Un employé de la Compagnie est mort victime de son dévouement, en portant secours à un insurgé mortellement blessé ; il a reçu une balle de Remington dans le mollet gauche : un accès de tétanos s'est déclaré au bout de quelques jours, et l'a emporté.

Notre personnel, du côté de Colon, s'était entièrement réfugié sur le terre-plein (la ville nouvelle : Christophe Colomb), qui est intact.

Notre situation me paraît inattaquable, et j'observe au milieu de tous les conflits la plus absolue neutralité.

J'ai pu jusqu'à présent tout sauvegarder. Les soldats de la révolution protègent eux-mêmes nos opérations, spontanément. J'ai pu distribuer dans nos sections les 270,000 piastres de la paye de Pâques, sans être inquiété par les maraudeurs.

J'ai nommé M. l'ingénieur Hutin sous-directeur, afin qu'il ait autorité sur tout le monde, quand je ne suis pas là, et en prévision de mon départ habituel pour l'Assemblée générale. Je ne sais cependant si je pourrai, comme d'habitude, partir le 3 juin, ainsi que j'en avais l'intention, ne voulant quitter l'Isthme que quand tout sera en ordre. Toutes les questions sont désormais simples.

Notre situation sanitaire est très satisfaisante ; nos hôpitaux sont relativement dégarnis.

DINGLER.

Le 5 mai, le journal de Londres, *the Pall-Mall Gazette*, imprimait :

Suivant les derniers avis de Panama, l'insurrection n'a pas entravé les progrès des travaux du Canal. Le Canal est maintenant commencé sur toute sa longueur.

Le 2, *the Standard* avait publié la correspondance suivante :

On a reçu de Panama une dépêche annonçant que pendant l'insurrection qui vient de se terminer les travaux du Canal ont été poussés avec une aussi grande activité que si rien d'insolite ne s'était passé, et que le total mensuel du cube de terre enlevé, loin de diminuer, augmentait. A l'heure actuelle, le Canal a été commencé sur toute sa longueur de 73 kilomètres. Naturellement il y a des endroits où le Canal est beaucoup plus avancé qu'en d'autres, mais on déploie partout de plus en plus d'activité. On peut se faire une idée du travail par ce fait qu'il y a plus de vingt mille ouvriers et que sur les 73 kilomètres le long desquels s'étendent les travaux, il y a deux cents kilomètres de rails et six mille wagons de tout genre employés à l'excavation.

Nous avons annoncé, dans le dernier numéro du *Bulletin*, qu'une drague avait franchi la Barre du Mindi, à quatre kilomètres de Colon, dans l'intérieur. Il s'agit d'une drague de la force de 60 chevaux. Deux dragues américaines, en travail, marchent, en aval et en amont du chantier, à la rencontre de la drague n° 2.

Une dépêche du 2 mai signale l'achèvement du tunnel de l'Obispo.

L'exécution de cet ouvrage d'art avait pour but de dériver la rivière Obispo qui, sur ce point, formant une bouche, coulait dans le tracé même du canal maritime, entre le kilomètre 46 et 47. L'exécution de ce travail intéressant, dans la roche, a été parfaitement réussi.

La reconstruction des wharfs incendiés de la vieille villle de Colon se poursuit avec activité. Les choses ne seront remises en l'état antérieur, sur ce point, que dans deux mois environ. Les mesures prises par la Direction Générale des travaux et l Administration centrale à Paris, pour assurer les opératians de débarquement des approvisionnements et du matériel, ont permis de ne pas donner suite à ces projets d'installation d'un matériel spécial destiné à assurer le fonctionnement du service maritime de la Compagnie.

Des points accostables ont été établis qui permettent d'attendre la reconstruction des wharfs.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Février 1885.

NAVIRES.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Steamers........	26	43,113 t.	24	39,586 t.
Voiliers.........	32	6,604	25	6,013
Totaux...	58	49,717 t.	49	45,599 t.

LA FRANCE A PANAMA

Nous avons eu quelquefois l'occasion, déjà, de signaler aux lecteurs du *Bulletin* les soupçons singuliers que l'on essaye de faire naître, de temps en temps, à New-York ou à Washington, sur le « véritable but de l'entreprise du Canal de Panama ». Et nous avons rappelé, — on nous pardonnera de nous répéter, — cette affirmation des autorités britanniques accusant M. Ferdinand de Lesseps, jadis, de n'avoir entrepris le percement de l'isthme de Suez que — pour « annexer l'isthme à l'empire français ». — On disait, et on imprimait, que les travailleurs du canal égyptien étaient des « zouaves déguisés », envoyés par l'empereur et conduits par M. de Lesseps.

De temps en temps, une affirmation semblable s'imprime et se colporte aux Etats-Unis. Il devait arriver qu'à l'occasion des troubles dont l'isthme de Panama vient d'être le théâtre, la même insinuation se produirait. Cela n'a pas manqué. Nous pourrions reproduire une série de dénonciations, plus ou moins nettes, mais rééditant, presque dans les mêmes termes, contre les ouvriers de Panama, les vieilles accusations jadis lancées contre les ouvriers de Suez.

Nous ne citerons que la dépêche suivante, datée de Philadelphie le 3 mai et publiée dans le *Times* de Londres le 4 mai.

Voici ce télégramme :

Philadelphie, 3 mai.

Panama continue à être tranquille et les troupes du gouvernement colombien sont maîtresses absolues de la place. La retraite des troupes américaines commencera le 5 mai ; ce jour-là, le commandant Mac Calla rentrera aux Etats-Unis avec 450 fusiliers de marine.

Les fonctionnaires colombiens sympathisent absolument avec les américains, et *les intrigues françaises ont toutes été déjouées.*

Nous laisserons au *Courrier des Etats-Unis*, paru à New-York le 21 avril et que nous avons reçu par le dernier courrier, le soin de résumer l'incident et d'en tirer des conclusions :

« Un des incidents intéressants qui se sont produits pendant les troubles récents de l'isthme de Panama, est aujourd'hui l'objet de commentaires rétrospectifs à Washington. On a rapporté qu'au moment du désarroi des autorités locales, et alors que les désordres étaient à leur apogée, le commandant du cuirassé français *Montcalm*, arrivé à Panama avant qu'aucun bâtiment de guerre des Etats-Unis ne fût sur les lieux, avait refusé de débarquer ses hommes pour faire un service de police, à moins d'en être requis par une invitation écrite de tous les consuls étrangers présents dans la ville.

« On mande de Washington que cette conduite est interprétée comme un indice de la politique de non intervention du gouvernement français à l'occasion du canal de M. de Lesseps. « La crainte, dit la correspon-
« dance que nous avons sous les yeux, que les intérêts
« français engagés dans cette entreprise puissent créer
« des difficultés entre les deux républiques, a mainte-
« nant disparu. »

« La seule chose qui nous étonne dans toute cette affaire, c'est qu'une telle crainte ait jamais existé ; ou plutôt nous ne croyons pas encore qu'elle ait jamais existé. Ce n'a jamais été, dans notre conviction, qu'un prétexte inventé par les intérêts hostiles au canal de Panama, et exploité par tous les capitaines Pim et autres spéculateurs déconfits, pour ameuter l'opinion contre une entreprise à laquelle ils n'avaient à opposer que de sottes suggestions. Il y a pourtant encore dans les bas-fonds de la politique des gens qui rabâchent consciencieusement ces rengaines d'un *jingoïsme* dévoyé. Pour nous, le sentiment qui se fait jour dans la correspondance à laquelle nous avons fait allusion, rentre simplement dans la protestation vingt fois renouvelée ici même, que le Canal de Panama est, aux yeux du gouvernement français, purement et simplement une entreprise privée, tout à fait indépendante de la politique, et dont il n'aurait à s'occuper que si les intérêts français qui y sont engagés avaient besoin d'être protégés, au même titre que les intérêts légitimes de tous les citoyens de la République, à l'intérieur ou à l'étranger. »

CONGRÈS GÉOGRAPHIQUE DE HAMBOURG

Une des séances du Congrès géographique qui s'est tenu à Hambourg, du 9 au 11 avril 1885, a été consacrée au Canal de Panama.

La *Gazette coloniale allemande*, dans son numéro du 15 avril, rend compte de la conférence qui a été faite sur cette entreprise par M. L. Von Nehus, ingénieur, collaborateur de plusieurs revues scientifiques allemandes.

Après avoir retracé l'historique des tentatives successives qui ont été faites peur ouvrir le transit entre l'Océan atlantique et l'Océan pacifique à travers l'Isthme américain, que Patterson, au XVIIe siècle, appelait « la « porte des mers et la clef de la terre », M. L. Von Nehus rend compte des travaux du grand Congrès international de 1879.

Puis il décrit le tracé et la situation des travaux sur les divers chantiers à la fin de l'année 1884 ; il rappelle l'opinion du commandant Henry Gorringe, officier de la marine de guerre des Etats-Unis, qui estimait, dans un rapport officiel qu'il a fait, en 1884, après une inspection des chantiers, que le Canal, étant donné le matériel existant, pouvait être terminé ou tout près de l'être à la date indiquée par les ingénieurs de la Compagnie.

Il rappelle ensuite les contrats par lesquels « un grand
« nombre d'entrepreneurs éprouvés se sont engagés,
« en déposant des cautionnements proportionnés à leurs
« opérations, à enlever pour la fin d'octobre 1886,
« 66 millions de mètres cubes », et il en conclut qu'on aurait tort de mettre en doute l'achèvement de l'œuvre dans les limites de temps prévues.

« Ce sont, dit-il, les mêmes hésitations que pour le
« Canal de Suez, si combattu dans son temps ; on sait
« que ce Canal fut abandonné par Stephenson, tourné
« en ridicule par Palmerston. Pendant le premier tiers
« du temps de la construction, on ne put poser de rails,
« ni amener les appareils où il fallait ; pendant le se-
« cond tiers, l'enlèvement de la masse sablonneuse ne
« put être mis en train avec une égale vigueur dans
« tous les chantiers le long du Canal ; on n'avait encore
« pu attaquer partout la tranchée jusqu'au fond ; ce
« n'est que pendant le troisième tiers que les transports
« de terre furent faits avec une rapidité vertigineuse et
« que le Canal fut terminé dans toute sa longueur jus-
« qu'au plafond.

« A la suite de cette expérience, l'homme de métier
« avisé ne saurait trouver invraisemblable la croyance
« de M. de Lesseps que le Canal sera terminé pour la
« fin de 1888, à moins que des événements extraordi-
« naires ne viennent se mettre à la traverse. »

M. L. Von Nehus a fait ressortir également l'importance, pour le commerce du monde, du Canal de Panama, qui raccourcira les distances et servira aux voiliers aussi bien qu'aux steamers.

« Une estimation approximativement exacte, dit M. L. « Von Nehus, du nombre des navires qui transiteront « annuellement par le Canal de Panama et de leur ton- « nage, est extrêmement difficile à faire, vu les grands « changements que son exécution apportera dans le « transit. D'après le rapport approfondi de l'économiste « français Levasseur, le transit annuel vraisemblable du « Canal devrait être de 7,250,000 tonnes, ce qui, pour « un taux de 15 fr. par tonne, déduction faite de 3 mil- « lions pour frais d'entretien, assurerait une recette de « 105,750,000 fr. : ce qui ferait encore un joli intérêt, « même pour un capital d'actions de 2 milliards. »

UNE CONTRADICTION

Un rédacteur du *Figaro* fait ressortir la contradiction, au moins singulière, qui s'est glissée dans une correspondance *datée de Panama* et qui a été publiée par un journal de Paris :

Dans une lettre rendue publique émanant d'un « ami de Panama », cet ami déclare *de visu* que depuis six mois pas une machine ne fonctionnait dans l'isthme. Mais, quelques lignes plus loin, ledit ami, pensant enserrer la Compagnie dans un cercle de questions gênantes, demande comment M. de Lesseps pourrait bien, maintenant que les *wharfs* de Colon sont brûlés, débarquer les 3,000 tonnes de charbon que les machines de Panama consomment *chaque jour* — il a dit *chaque jour.*

Comment? — les machines ne fonctionnent pas depuis six mois et elles consomment 3,000 tonnes de charbon par jour? Que serait-ce alors si elles fonctionnaient? Newcastle et Cardiff demanderaient grâce.

Il est des personnes qui réclament le bénéfice de tous les arguments, fussent-ils les plus contradictoires.

Nous n'avons pas besoin de faire remarquer à nos lecteurs que l'évaluation de 3,000 tonnes de charbon brûlées chaque jour par les machines en travail à Panama, est aussi exagérée qu'est inexacte, tout simplement, la première information.

Le rédacteur étudie ensuite, au point de vue de la statistique, ce qu'on pourrait appeler la « formation du groupe des actionnaires et des obligataires de Panama », et il s'explique ainsi la fermeté avec laquelle ces actionnaires ou obligataires résistent aux manœuvres que, de temps en temps, la spéculation dirige contre eux :

L'énigme de la fermeté du Panama repose tout simplement sur les motifs suivants :

En premier lieu, il faut tenir compte que, sur 100 actionnaires ou obligataires du canal de Panama, il y a 80 obligataires ou actionnaires du Suez.

Ce chiffre n'a rien de fictif; c'est le résultat d'une statistique établie devant nous, à notre prière;

Parmi ces 80 actionnaires ou obligataires du Panama, les uns ont jadis confié à M. de Lesseps 500 francs pour une action Suez valant aujourd'hui 2,000 francs, et les autres ont donné 300 francs pour une obligation cotée actuellement 570 francs.

Quant aux 20 actionnaires ou obligataires restants, que sont-ils en majorité?

Ce sont des anciens actionnaires et obligataires du Suez, que les noires prophéties du temps jadis avaient poussés aux réalisations hâtives. Ce sont les ex-peureux, les échaudés d'antan qui vendirent leur Suez à 300 francs, et jamais plus ne le purent retrouver à ce cours. Aujourd'hui, le Panama s'est offert à calmer leurs cuisants regrets.

On ne voit plus vendre aujourd'hui que celui qui manque de titres, en un mot, le spéculateur.

Un d'eux écrit : « Sur une mauvaise nouvelle de Colon, j'ai vendu 1,000 Panama. La nouvelle se confirme, le marché ne bronche pas, je me rachète — et qui a fini par faire la hausse? — c'est votre lecteur assidu. »

Tout cela pour une mauvaise nouvelle.

En somme, que signifie une mauvaise nouvelle, un accident, un arrêt, une faute même dans l'ensemble d'une entreprise, dont le canal de Suez est le type premier et triomphant? La spéculation qui ne vit que du détail, néglige précisément cet important ensemble de l'œuvre.

Le rédacteur du *Figaro* compare ensuite au point de vue financier et industriel, — c'est-à-dire au point de vue de la valeur d'avenir des titres du canal de Panama, — le coût des deux entreprises et leurs trafics; et il remarque, à ce sujet, que la dépense faite, il y a maintenant une trentaine d'années, pour constituer la Compagnie du canal de Suez, et la dépense à faire pour le mettre en état de complet achèvement, est bien supérieure, — compte tenu de la différence de la valeur de l'argent, — à celle que chiffrent les bilans officiels :

Le canal de Panama coûtât-il un milliard à son achèvement complet, que l'entreprise demeurerait encore une affaire brillante, égalant, sinon dépassant les résultats financiers du Suez.

En tenant compte de ses travaux complémentaires en cours d'exécution, de la différence de la valeur de l'argent depuis son origine, le canal de Suez ne représente pas lui-même une somme bien inférieure à ce milliard. Et, bien qu'encore au début de son exploitation, le canal de Suez a une action qui vaut 2,000 francs dans les plus mauvaises bourses. N'a-t-on pas coté 2,500 en temps normal et jusqu'à 3,500 aux époques d'effervescence?

Pourtant de combien reste-t-il encore au-dessous du canal de Panama?

La route du Suez est impraticable aux voiliers. Elle exige des navires construits spécialement pour la traverser. Qu'est-ce à côté de Panama, accessible à tous les navires dès le premier jour de son exploitation, autant aux vapeurs qu'aux voiliers, aux *cargo-boats* qu'aux *clippers*? Déjà la prestesse américaine se met en devoir de devancer le flair pratique des Anglais, en créant une nombreuse flotte marchande ayant mission de monopoliser le trafic.

Au grand Congrès international où le tracé Panama fut voté, la commission chargée d'évaluer le trafic du canal projeté avait à sa tête M. Levasseur. Ce membre éminent de l'Institut suppute à 6 millions de tonnes, non pas le trafic probable, mais le trafic existant qui utiliserait la voie dès aujourd'hui, si elle était ouverte à la navigation. Ce chiffre implique une recette de 90 millions minimum.

LES PORTS DU PACIFIQUE

PORTS DU PÉROU

MOLLENDO

A quarante-cinq mille environ au nord-ouest de la rade de Ilo, sur une partie de la côte, couverte de cendres et d'un sable blanc très fin, paraissant provenir d'anciennes éruptions volcaniques dans la contrée, on arrive au port de Mollendo, qui a été choisi comme point de départ du chemin de fer sur Aréquipa et Puno, dont la tête de ligne avait tout d'abord été projetée par la crique de Mejia.

Mollendo a subi des changements considérables, à la suite des atterrissements déterminés par le soulèvement des côtes dans cette partie du littoral, au point que la ville, d'abord située dans la vallée, a dû être reconstruite en haut de la falaise, et que le chemin de fer tout récemment construit passe actuellement sur l'ancien emplacement du port. Le nouveau mouillage offre encore des fonds de 20 à 22 mètres près de terre, sur du gros sable et du caillou roulé. Un îlot situé dans la baie a été relié à la côte et c'est de cette jonction que partent les remblais du chemin de fer. Cette péninsule artificielle partage le fond de la baie en deux criques, et dans celle qui se trouve plus au nord on a construit un môle de débarquement. L'eau pour l'approvisionnement des navires est amenée sur ce point par des conduites qui s'alimentent dans une vallée voisine.

Comme c'est à Mollendo que s'est opéré le débarquement de tout le matériel des chemins de fer d'Aréquipa et de Puno, c'est là que la Compagnie concessionnaire a fait construire ses ateliers, ses dépôts, les habitations des employés et autres dépendances, ce qui a donné à cette petite ville un développement assez important. Sa population dépasse aujourd'hui 7,000 habitants.

Non loin de Mollendo, sur le littoral, se trouve la riche vallée de Tambo, remarquable par son étendue et par sa fertilité. Les plaines y sont couvertes de la plus belle végétation qui se prolonge jusqu'au bord de la mer. Ses plus importantes productions sont le riz et la canne à sucre; on s'y procure en abondance toutes espèces de ressources.

Par les temps clairs, on distingue au-dessus de la gorge de Tambo et à une grande distance dans l'intérieur, le Misti ou volcan d'Aréquipa. Il présente une forme conique et il est recouvert de neiges perpétuelles. Le piton s'élève à une hauteur de 6,187 mètres au-dessus du niveau de la mer, et se voit, au lever du soleil, de plus de 100 milles au large de terre.

Le port de Mollendo est traversé par un fort courant qui porte constamment au large. Les ras de marée y sont fréquents, et quoique ils n'offrent pas ordinairement de dangers sérieux aux navires, car le mouillage est bon, ils empêchent quelquefois les déchargements pendant deux ou trois jours consécutifs, et même la communication avec la terre, surtout dans les mois de juin à septembre. Aussi a-t-on hésité longtemps pour savoir si on ne reporterait pas la tête de ligne des chemins de fer d'Aréquipa et de Puno jusqu'au port d'Islay, qui est tout proche.

ISLAY

A cinq milles à l'ouest du port de Mollendo s'avance la pointe d'Islay, marquant l'entrée du port de ce nom, qui présente une configuration toute spéciale. C'est un grand bassin entouré de falaises sombres, de rochers coupés presque à pic. Ces falaises sont élevées brusquement et ne laissent pas de plage sur tout le contour. Le fond, très à pic, est de roche. On trouve 25 mètres de profondeur, à cent mètres de terre, et de 50 à 75 mètres au milieu du port.

On y a construit sur quelques îlots, et en partie au bord de la mer, un môle dont la charpente est en fer avec une plate-forme en bois. A partir du môle commence une rampe roide en plan incliné, d'une centaine de mètres de longueur, sur laquelle sont établis des rails, le long desquels courent des treuils actionnés par une machine à vapeur fixe, pour débarquer les marchandises à la douane, qui se trouve située au haut de la rampe, à l'entrée même de la ville.

Islay, un des grands ports du Pérou, est le plus important du département d'Aréquipa. C'est par lui que peuvent s'approvisionner en grande partie les départements de Cuzco et de Puno. Il s'y fait de fortes importations de marchandises étrangères et de productions nationales, pour la consommation de ces départements, et il s'exporte de grandes quantités de laines, de minerais et de produits agricoles du pays. C'est aussi par là que transitent beaucoup de marchandises destinées à la Bolivie et de produits boliviens expédiés pour l'exportation.

Le port d'Islay a monopolisé pendant longtemps ce mouvement commercial, que les développements récents du port de Mollendo vont partager entre eux deux.

Il est vrai que la construction de l'importante ligne de chemin de fer qui relie le littoral à Aréquipa et à Puno, avec un parcours total de 556 kilomètres, doit provoquer et entretenir un trafic chaque jour plus accentué dans les ports de Mollendo et d'Islay.

La section de Mollendo à Aréquipa, d'une longueur totale de 192 kilomètres, n'a pas coûté moins de 12,000,000 de pesos, soit environ 60,000,000 de francs.

Celle d'Aréquipa à Puno, d'une longueur totale de 364 kilomètres, a coûté 32,000,000 de soles, soit environ 160,000,000 de francs.

Aréquipa, qu'on peut considérer comme la seconde ville du Pérou, est située au pied du Misti, au centre d'une vallée agricole riche et très bien cultivée. Elle est le siège d'un commerce important et l'entrepôt le plus considérable des produits de la contrée. Sa population atteint 50,000 habitants.

Puno, située à 4,000 mètres au-dessus du niveau de la mer, se trouve au milieu d'une riche contrée minière, avec une population presque exclusivement adonnée à l'élève des troupeaux. La ville compte un peu plus de 10,000 habitants.

En 1877, un an avant la guerre, l'exportation des laines provenant du département de Puno et de la frontière de Bolivie, par le port d'Islay, a été la suivante :

Laine alpaca........	25.662	balles.
— de brebis......	28.709	—
— de vigogne......	162	sacs.
— de lama.......	16	—
	54.549	

La petite quantité de laine de vigogne qui figure ici à l'exportation peut paraître surprenante ; mais il convient de faire remarquer que pour obtenir cette faible quantité de laine, d'animaux qu'il est impossible de réduire à l'état domestique, il a fallu en tuer environ 20,000. Ce sont ces dépouilles qu'on achète dans le commerce, et chaque peau donne à peine 250 grammes de laine saine et propre à être utilisée ; c'est-à-dire qu'une balle ou un sac de 100 kilos représente 400 toisons de vigogne. N'est-il pas à craindre qu'avec une pareille destruction, qui bien certainement est supérieure

à la reproduction, l'espèce entière n'ait bientôt complètement disparu.

Il s'exporte de la même contrée une assez grande quantité de cascarilla, ou écorce de quinquina, qu'on dirige sur les ports de Mollendo et d'Islay.

Le mouvement maritime et commercial d'Islay s'est maintenu presque stationnaire pendant un certain nombre d'années, tant pour le chiffre des navires que pour le tonnage et l'importance des transactions.

En 1870, le commerce y était représenté par 118 navires à l'entrée, et 121 à la sortie, jaugeant ensemble 182,878 tonnes. Les exportations s'élevaient à 11,750,000 francs et les importations atteignaient 11,050,000 francs. On voit que les exportations y dépassaient les importations, de près d'un quinzième.

En 1877, année qui a précédé le conflit chilo-péruvien, le mouvement du port d'Islay se décompose ainsi :

ENTRÉES

Navires à voiles

26	anglais......	jaugeant	19.800	tonnes.
9	français......	—	5.915	—
11	allemands...	—	6.480	—
3	belges.......	—	1.520	—
9	nord-américains	—	4.220	—
3	italiens......	—	1.720	—
1	suédois......	—	392	—
2	danois......	—	530	—
2	portugais....	—	595	—
1	colombiens..	—	180	—
6	chiliens......	—	1.030	—
10	péruviens....	—	1.682	—
3	argentins....	—	495	—
Ensemble 86	navires jaugeant		44.559	tonnes.

Navires à vapeur

36	anglais.....	jaugeant	34.900	tonnes.
12	péruviens...	—	10.800	—
Ensemble 48	navires jaugeant		47.700	tonnes.

SORTIES

Navires à voiles

26	anglais......	jaugeant	20.150	tonnes.
9	français.....	—	5.980	—
11	allemands...	—	6.450	—
3	belges......	—	1.508	—
9	nord-américains	—	4.402	—
3	italiens......	—	1.722	—
1	suédois......	—	385	—
2	danois......	—	532	—
2	portugais....	—	587	—
1	colombien...	—	195	—
6	chiliens......	—	1.008	—
3	argentins....	—	396	—
9	péruviens....	—	1.576	—
Ensemble 85	navires jaugeant		44.891	tonnes.

Navires à vapeur

36	anglais....	jaugeant	34.900	tonnes.
12	péruviens..	—	10.800	—
Ensemble 48	navires jaugeant		45.700	—

Le commerce général, exportations et importations comprises, dépassait 26,500,000 francs.

Les transactions et le commerce maritime, presque annulés pendant les hostilités, ne commencèrent à reprendre qu'en 1882, et à cette époque le mouvement mercantile eut la plus grande peine à se rétablir.

En 1883, ce mouvement, relevé en commun pour les deux ports de Mollendo et d'Islay, accusait seulement 62 navires à l'entrée, avec 20,040 tonnes, et 59 navires à la sortie, avec 20,650 tonnes. Le commerce général, en y comprenant l'exportation et l'importation était à peine arrivé à 2,000,000 de pesos soit environ 10,000,000 de francs.

Aujourd'hui encore, la reprise s'accentue difficilement; mais il permis d'espérer que la paix favorisera de plus en plus le retour des transactions et l'importance des affaires.

LE COMMERCE DES ÉTATS-UNIS

AVEC L'AMÉRIQUE DU SUD

Le *Bradslreet's*, de New-York, dans un de ses derniers numéros, publie divers renseignements intéressants sur le commerce des Etats-Unis avec l'Amérique du Sud.

D'après le rapport officiel sur le commerce et la navigation pour l'année finissant au 30 juin 1883, la valeur des machines et articles fournis par les Etats-Unis à l'Amérique du Sud, a été de 10,232,190 dollars (51,160,950 francs).

Le document officiel que nous résumons contient, en outre, les détails suivants sur le commerce des Etats-Unis avec les différents pays de l'Amérique du Sud.

1° *Brésil.*

Pendant l'année fiscale 1883, les Etats-Unis ont exporté au Brésil pour 45,796,650 francs de diverses marchandises. Ces 45 millions sont loin d'équilibrer le chiffre des importations du Brésil aux Etats-Unis, importations qui s'élèvent à 404,745,840 francs et peuvent se décomposer comme suit :

Caoutchouc cru de l'Amazone...	Fr.	43.314.805
Café...........................		138.988.740
Peaux, crins, bois fin, cacao........		222.442.295
Total..........	Fr.	404.745.840

La différence entre les importations et les exportations, en 20 ans, s'est élevée à 3 milliards 600 millions.

2° *Uruguay, Paraguay et République Argentine :*

Ces pays ont expédié aux Etats-Unis pour 50,861,105 francs de peaux, crins, laines, etc.

Les exportations des Etat-Unis dans ces contrées se sont élevées à 23,717,125 francs, qui se décomposent ainsi :

Bois de construction, pétrole, cotons..	Fr.	3.583.820
Instruments aratoires....................		4.213.885
Machines à coudre.......................		289.730
Locomotives..............................		2.493.705
Articles divers...........................		13.135.995
Total........	Fr.	23.717.135

Ici encore les importations l'emportent sur les exportations des Etats-Unis; cependant la situation générale est assez satisfaisante et tend à s'améliorer rapidement.

3° *Chili et Pérou :*

Sur le versant occidental de l'Amérique du Sud, la situation est, au contraire, mauvaise, et le chiffre des affaires baisse tous les jours.

Exportations au Chili	Fr.	14.037.755
Importations du Chili		2.177.920
—		
Exportations au Pérou		2.436.500
Importations du Pérou		12.634.590
—		
Total des exportations	Fr.	16.474.255
— importations		14.812.510
Chiffre total des affaires	Fr.	31.286.765

Ce chiffre est bien inférieur à celui des années précédentes. Le commerce des Etats-Unis avec la côte occidentale de l'Amérique du Sud, dit le *Bradstreet's*, était considérable autrefois. Ainsi, en 1872, il atteignait avec le Pérou seulement, 35,500,000 francs et avec le Chili, 17,500,000 francs. Un commerce direct existait égale-avec l'Equateur et la Bolivie.

L'ouverture du Canal de Panama aidera certainement les Etats-Unis à ranimer leur commerce avec les pays de l'Amérique du Sud, avec ces pays pleins de plus grands moyens qu'on ne le suppose et qui, bien que gravement atteints par les fautes de leurs gouvernements, ont encore une grande importance comme débouchés à de nombreuses industries. S'ils sont bien cultivés, les riches produits des tropiques, le sucre, le café, le caoutchouc, le nitrate, etc., que l'Amérique du Nord consomme en grandes quantités, pourraient être payés par les produits industriels des Etat-Unis.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'octobre 1884 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon	14°6	32°9	25°1	78 0	219mm7	18
Gamboa	18 8	32 8	25 8	84 2	568 4	19
Naos	21 0	33 0	27 3	85 9	210 2	19
Totaux.	54 4	98 7	78 2	248 1	998 3	56
Moyennes	18 1	32 9	26 1	82 7	332 8	19

La température, d'après le chiffre moyen de 26°,1, paraît s'être relevée par rapport au mois de septembre, mais ce relèvement n'a eu lieu qu'à Colon, où il n'a pas été de moins de 1°,8. A Gamboa et à Naos, il y a eu abaissement, conformément à la marche naturelle de la saison. La température va d'ailleurs toujours en augmentant de Colon à Gamboa et de Gamboa à Naos ; la différence entre les moyennes de Naos et de Colon n'est plus que de 2°,2. C'est encore à Colon que les écarts journaliers sont le plus accentués et à Naos le moins, ce qui s'explique, comme précédemment, par l'humidité moindre à Colon qu'à Naos.

La température moyenne de l'eau de la mer a un peu baissé à Colon, mais beaucoup à Naos, où la diminution atteint le chiffre de 1°,1. Cette température est de 27°,7 à Colon, de 26°,0 à Naos. L'écart entre ces deux températures doit en général s'accentuer au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'époque du maximum annuel, généralement septembre.

L'humidité, comme la température, augmente quand on va de Colon à Naos, et cependant la quantité de pluie est à peu près la même sur les deux côtes de l'Isthme, et beaucoup plus considérable dans l'intérieur. Mais Naos est une île, et ceci explique sa plus grande humidité.

La quantité de pluie tombée à Colon n'a rien d'extraordinaire. Il n'en est pas de même de celle de Naos et surtout de celle de Gamboa. Le chiffre de 210mm,2 relevé à Naos est assez considérable pour cette station, où il pleut relativement peu. Mais les 568mm,4 d'eau recueillis à Gamboa non seulement dépassent tout ce que les observations faites par la Compagnie en ce point ont donné jusqu'ici, mais en outre ne sont dépassés dans tout l'Isthme, depuis les observations faites par la Compagnie, que par le chiffre de 646mm,3 donné par le pluviomètre de Colon en août 1883. Le jour de la plus grande chute d'eau à Gamboa, pendant ce mois d'octobre, a été le 24, où, entre midi et 6 heures du soir, il est tombé 137mm,5 d'eau. Du 22 au 28, il y a eu, du reste, souvent de fortes pluies, mais, par extraordinaire, elles ne se sont pas fait sentir à Colon.

Le Chagres, suivant l'habitude dans cette saison, a eu de fréquentes montées et descentes. Les crues les plus fortes ont eu lieu du 21 au 27, et, dans cet intervalle, le point le plus bas a été atteint le 25 à 7 heures du soir, le plus haut, le 27 à 2 heures du matin, la différence entre ces deux points étant de 3m,53. Le 27 à 6 heures du soir, le fleuve avait déjà baissé de 2m,41, et la descente a continué ensuite un peu moins rapidement. Ces chiffres se rapportent au fluviographe de Gamboa; le fluviographe de Buhio-Soldado a donné, comme toujours, des indications analogues, avec un retard à peu près constant de 7 à 8 heures dans les mouvements du fleuve.

Le régime du vent est tout à fait semblable à celui du mois précédent. Le vent est toujours faible à Colon, peut-être un peu plus fort à Gamboa, sauf les moments de calme, qui sont assez fréquents en ce point, et il est surtout plus fort à Naos, en même temps que plus variable en direction.

Marégraphie. — Le tableau suivant fait connaître les mouvements les plus accentués de la marée :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon	— 0m19	0m 20	0m 30
Naos	0 25	5 95	5 18

Ces mouvements sont un peu plus forts que ceux du mois de septembre, mais n'ont rien d'anormal.

FRETS

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Callao)	40 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José de Guatemala, la Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	22 à 23 sh.	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbons)	23 —	
Callao	25 —	
Panama	26 —	
Iquique	22 —	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	16/6 à 17 —	
Colon (charbons)	12 à 14 —	

Du Pacifique sur l'Europe, on cote :

Valparaiso, 4 mai (télég.). — Le tonnage disponible est abondant, ici et sur la côte; cependant, les cours des frets reprennent et l'on cote : avec nitrate de soude, sh. 37 6 p. le Roy.-Uni; ou sh. 42 6 p. le Continent; avec blé, sh. 35 à 40, et avec cuivre, sh. 26 3 p. Liverpool ou Swansea.

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 MAI 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
1er mai. . .	475 473.75 472.50	en liq. : 473 75 477.50 471.25 477.50 au 15 : ...	380 390	225 220 215 210 215 220 221.50 223 225	305	302.50 300 305 307.50 305
2 — . .	478.75 480 481.25 478.75	en liq. : 477.50 au 15 : 477.50	390 392.50 395 400 390 390	230 227 225 230 227.50	305	310
3 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
4 — . .	480 481.25 480 478.50	en liq. : ... au 15 : 483.75 482.50	400	232 235	305 307.50 310	310
5 — . .	480 478.75	en liq. : ... au 15 : ...	400 397.50 395 396.25	234.75 235	305 310 311 312	310 309
6 — . .	480 478.75 477.50 478.75	en liq. : ... au 15 : 480 477.50	398.75	235 235.25 237.50 236.25	312 310 312	307.50
7 — . .	481.25 482.50 480	en liq. : ... au 15 : 480	398.75 399.25 397.50 399.25	235	310 311 309	307.50 310
8 — . .	480 478.75	en liq. : ... au 15 : 478.75	397.50 399.25 400	235	308 307.50 307 305	307.50 308 310
9 — . .	478.75 477.50 480	en liq. : ... au 15 : 480	400 397.50	235 232.50	310	310 307.50
10 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
11 — . .	481.25 480	en liq. : ... au 15 : ...	400 399.75 400	233 233.75 232	308 307.50 308.50	309 307.50
12 — . .	480 478.75	en liq. : ... au 15 : 478.75 480	400 398 400	233 233.50	310	309
13 — . .	480 478.75	en liq. : ... au 15 : 480	400 399.50	235 234.50 235	308.75 307.50 310	308 307.50
14 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 139. Lundi 1er Juin 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA
Société anonyme au capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 24 Juin 1885

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont convoqués en Assemblée générale ordinaire pour le 24 juin 1885, à trois heures de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale de la Compagnie, 46, rue Caumartin, ou chez un de ses correspondants en France ou à l'étranger.

La justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Par ordre du Conseil,
Le secrétaire général,
E. MARTIN.

Les portes seront ouvertes à 2 heures.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'Assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les Actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'Assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'Administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

L'impossibilité matérielle de réunir un nombre suffisant d'actionnaires porteurs de 20 actions pour que l'assemblée générale du 24 juin puisse avoir régulièrement lieu, semble s'imposer plus fortement encore que l'année dernière.

Les renseignements recueillis tendent à démontrer, que la quantité des actionnaires et des obligataires du Canal de Panama s'est augmentée; que la moyenne des titres possédés par chacun des associés est moindre, maintenant, qu'elle ne l'était aux époques diverses de souscription.

Nous citerons deux chiffres qui permettront à nos lecteurs de se rendre compte de la dissémination des divers titres de la Compagnie :

174.150 souscripteurs ont un seul titre (action ou obligation);
43.547 en ont deux.

L'assemblée convoquée pour le 24 juin se trouverait donc forcément renvoyée à un mois.

Un avis spécial, comme d'usage, ferait connaître la date de réunion définitivement fixée.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 13 au 29 mai 1885.

—

(Opp. 325). — Sur vingt coupons n° 9 (échéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur, nos 350,483 à 350,502.

(Opp. 326). — Sur vingt-cinq coupons nos 1 et 2 (échéances des 1er avril et 1er octobre 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 16,318 à 16,342.

(Opp. 327). — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 412,345.

(Opp. 328). — Sur une action au porteur, n° 306,190.

MAINLEVÉES

Signifiées du 13 au 29 mai 1885.

—

(Opp. 302). — Sur deux obligations provisoires 3 0/0 libérées, nos 126,164 et 126,165.

(Opp. 315). — Sur trois obligations provisoires 3 0/0 libérées, nos 419.046 à 419,048,

(Opp. 318). — Sur cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 156,456 à 156,460.

PAYEMENT

DU NEUVIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'Actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 9, échéant le 1er juillet 1885, sera payé, à partir du mercredi 1er juillet, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

5 fr. 91, *impôts déduits*, par action nominative,

Et de :

5 fr. 668, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS 5 0/0

CINQUIÈME TIRAGE

Le cinquième tirage des Obligations 5 0/0 aura lieu le lundi 15 juin 1885, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 174 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juillet suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Nous reproduisions, dans le dernier numéro du *Bulletin*, la dépêche publiée par le *Standard* de Londres et qui était ainsi conçue :

Pendant l'insurrection qui vient de se terminer, les travaux du Canal ont été poussés avec une aussi grande activité que si rien d'insolite ne s'était passé, et le total mensuel du cube de terre enlevé, loin de diminuer, augmente.

L'administration a reçu, depuis le relevé du cube extrait en avril : 775,000 mètres.

C'est une augmentation de 48,000 mètres cubes sur mars.

Voici d'ailleurs le relevé mensuel du cube effectué depuis le 1er janvier de cette année :

Janvier........	550,000 mètres cubes
Février	590,000 —
Mars.........	627,000 —
Avril	775,000 —

Ces chiffres confirment la dépêche que nous avions reproduite.

L'insurrection, maintenant terminée, n'aura donc pas arrêté la marche régulière et progressive des travaux, sauf, toutefois, un instant, au chantier de la Culebra, ainsi que nous l'annoncions dans le *Bulletin* du 15 mai.

Nous sommes en mesure aujourd'hui de donner à nos lecteurs, sur cet incident, quelques explications complémentaires.

D'après une dépêche de notre Directeur général des travaux, l'échauffourée de la Culebra aurait été le « résultat d'une méprise », et le gouvernement de l'Isthme a pris aussitôt toutes les mesures d'ordre que la situation exigeait.

Cinq cents ouvriers, environ, avaient quitté le chantier au moment de l'échauffourée.

Le 22 mai, M. Dingler télégraphiait :

Troublé par l'échauffourée meurtrière, le chantier de la Culebra a été déserté pendant plusieurs jours. Les ouvriers reviennent peu à peu. J'ai pris des mesures énergiques pour assurer le recrutement et l'activité du travail.

Pendant la durée de l'insurrection, les journaux américains reproduisaient, transmises d'Europe, par le câble, des nouvelles alarmantes, publiées à Lon-

dres et à Paris, par des feuilles hostiles à l'entreprise. Ces dépêches ayant été connues à Panama, le Directeur général télégraphiait au Président de la Compagnie :

Il y a de grandes exagérations et inexactitudes dans les articles publiés. Vous pouvez les démentir sans crainte. Nos chantiers se maintiennent.

La progression soutenue du travail, dans l'Isthme, pendant ces tristes événements est la meilleure confirmation de ce télégramme.

En réalité, les incidents graves, et purement politiques, par lesquels la République des Etats-Unis de Colombie a été troublée, n'auront affecté les travaux du Canal que sur un point, et pendant quelques jours.

Mais ces événements regrettables auront, du moins, permis à l'entreprise du Canal maritime d'affirmer une fois de plus, aux yeux du gouvernement colombien et des gouvernements étrangers, son caractère purement industriel.

Une correspondance écrite de New-York au journal *La Gironde*, de Bordeaux, et publiée le 12 avril, contient à ce sujet un paragraphe intéressant à lire.

Le correspondant cite d'abord ces lignes, extraites d'un journal de New-York :

« La crainte que les intérêts français engagés dans cette « entreprise puissent créer des difficultés entre les deux « Républiques a maintenant disparu. »

Et il ajoute :

La seule chose qui m'étonne, c'est que cette crainte ait existé, en supposant qu'elle ait jamais été autre chose qu'un prétexte inventé par les intérêts hostiles au Canal de Panama, et exploité par des spéculateurs déconfits pour ameuter l'opinion des Etats-Unis contre une entreprise à laquelle ils n'avaient à opposer que de sottes suggestions.

Les opérations de débarquement à Colon, qui auraient pu se trouver très sérieusement entravées par l'incendie des wharfs, ont été reprises, presque sans interruption, grâce à l'activité de la Direction générale et à l'organisation que nous signalions dans notre dernier numéro.

Deux grands vapeurs de la Compagnie Transatlantique, — le *Châtelier* et le *Fournel*, — ont débarqué, l'un 3,449 tonnes de matériel, l'autre 2,502 tonnes.

Nous avions dit que le départ habituel de M. Dingler pour Paris pouvait, cette année, se trouver subordonné aux conséquences des événements dont l'Isthme a été momentanément le théâtre,

Par un télégramme daté de Panama, le 22 mai, le Directeur général des Travaux fait connaître qu'il se propose de s'embarquer sur le paquebot transatlantique qui doit quitter Colon le 3 juin.

Cette dépêche, adressée à M. Ferdinand de Lesseps, se termine ainsi :

J'envisage la situation avec une confiance que j'espère faire partager à tous.

DINGLER.

Il a été expédié, depuis le 15 mai :

237 stères de planches et madriers d'épinette;
50 maisons démontables;
2386 tonnes de charbon;
Des pièces de rechange pour clapets;
110 wagons de 6 mètres cubes,
3 pompes à déblais,
6 machines mi-fixes compound,
Et des machines-outils pour les ateliers.

Il a été commandé :

2.843 kil. de déchets de coton,
3.976 kil. de graisse, suif et huile,
6 coffres-forts,
3.900 bouts de voie hybride,
1.000 courbes,
240 croisements et rechanges,
500 wagonnets basculant, de 1/2 mètre cube,
30.000 boulons d'éclises,
200.000 crampons.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 18 mai, sur steamer « Nile ».

MM. BAUDOUIN (Alexandre),
KILESSE (Jean),
YVEN (Jean).

L'AUSTRALASIE

ET

LE CANAL DE PANAMA

La *Revue des Deux Mondes* a publié, dans sa livraison du 15 mars 1885, une étude très complète de M. L. Simonin sur cette partie du monde océanique que les Anglais appellent l'*Australasie* et qui comprend l'Australie, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande et les îles Fidji.

Après avoir minutieusement décrit tous ces continents et îles, l'auteur nous initie « au projet de confédéra-« tion qui prend corps actuellement dans toutes ces co-« lonies remuantes, aux revendications audacieuses « qu'elles font valoir à tout instant sur les îles restées « libres dans l'Océan Pacifique occidental. »

Nous empruntons à l'étude de M. L. Simonin les détails qu'il donne sur les productions, le commerce, la navigation et les progrès de ces contrées.

L'Australie comprend cinq provinces :
La Nouvelle-Galles du Sud,
Victoria,
Queensland,
L'Australie méridionale,
L'Australie occidentale.

La superficie de la *Nouvelle-Galles du Sud* est de 800,730 kilomètres carrés; la population était de 869,310 habitants en 1883. Cette grande province où l'on trouve l'or (12 millions 1/2 de francs par an), la houille (2 millions de tonnes) et le cuivre (8,500 tonnes)

expédie pour 250 millions de francs de laine, de bétail vivant, de suif, de cuirs et de peaux, de viande conservée ou congelée.

Sa capitale est Sydney. Ce port fait pour 635 millions d'affaires. Ses exportations ont été de 350 millions en 1883, 300 millions en 1882. Il est fréquenté par 2,193 navires (entrées et sorties) jaugeant 1,470,000 tonneaux. C'est le centre de toutes les relations commerciales et maritimes de l'hémisphère Sud.

« Sydney, dit M. L. Simonin, communique avec Londres et Southampton, Marseille, San Francisco par des « lignes régulières. La ligne de San-Francisco, qui « touche à Auckland, aux Fidji, aux Sandwich, est la « *Pacific Mail*, subventionnée par la colonie et la « Nouvelle-Zélande, qui donnent à elles deux 2 millions « 250,000 francs par an. On va de San-Francisco à « New-York par le chemin de fer du Pacifique et de « New-York à Liverpool par un des steamers transat- « lantiques. Le voyage dure quarante-quatre jours. La « ligne Orient part de Southampton, vient par le Cap, « retourne par Suez, met trente-huit à quarante jours. « La compagnie Péninsulaire et Orientale part de Lon- « dres, fait le voyage par Suez, Aden et Colombo (Cey- « lan) en quarante-deux jours, et la compagnie des « Messageries maritimes, qui part de Marseille par Suez « et Aden, en touchant aux Seychelles, à la Réunion et « à l'île Maurice, le fait en quarante-cinq jours. Une « maison de Bordeaux exécute le voyage par le Cap avec « une ligne de bateaux à vapeur qui va jusqu'à Nou- « méa. Des lignes hambourgeoises et belges touchent « aussi aux ports australiens. Sydney est le *terminus* « de toutes les lignes. M. de Bismarck va subventionuer « une ligne allemande pour la même destination. Enfin « des clippers partent de Londres et viennent par le cap « de Bonne-Espérance charger les laines à Sydney et « s'en retournent par le cap Horn, faisant ainsi le tour « du monde. »

Le canal de Panama sera d'une importance considérable pour ce port. Les bâtiments qui passent par le cap Horn prendront la nouvelle route isthmique, et ceux qui ne vont que jusqu'à San-Francisco pourront pousser jusqu'en Europe et éviter ainsi aux passagers et aux marchandises un transbordement incommode et le long trajet par rail de la côte du Pacifique à New-York.

Melbourne, le premier port de l'Australie et la capitale de la province de *Victoria* profitera, à un degré plus considérable encore, des avantages offerts par le canal interocéanique.

« Le port de Melbourne, dit M. L. Simonin, fait pour « 750 millions d'affaires, 90 pour 100 de tous les échan- « ges de Victoria. C'est le marché des laines, du bétail, « des viandes conservées, de tous les produits pasto- « raux, comme Sydney. Dernièrement, un steamer est « parti de Melbourne avec 4,510 carcasses de moutons « congelés, pris moitié à Sydney et moitié à Melbourne. « Des steamers très rapides, munis de chambres réfrigé- « rantes perfectionnées, font de plus en plus ces voyages. « La *Liguria* est arrivée de Melbourne à Londres en « trente-trois jours, au mois d'avril dernier. On a ainsi « expédié à Londres, dans les neuf premiers mois de « 1884, 444,500 moutons, soit 592,600 pour l'année, ce « qui double les arrivages des marchés à bestiaux de « Londres. Victoria, la Nouvelle-Galles du Sud, Queen- « sland, l'Australie du Sud et la Nouvelle-Zélande pren- « nent la plus grande part à ce curieux commerce, qui « grandit étonnamment.

« En somme, Melbourne exporte et importe les mêmes « produits que Sydney. Elle reçoit 2,952 navires, jau- « geant 1,901,306 tonneaux. »

La superficie de Victoria, est de 227,610 kilomètres carrés, la population s'élève à 931,790 habitants dont 291,464 pour Melbourne même. Cette province a extrait de 1851 à 1880 pour une valeur de 5 milliards de francs en or. Victoria produit aussi l'argent, le plomb, l'étain, le cuivre, le fer, le cobalt, l'antimoine, la houille, le diamant, le saphir. On y cultive le blé, l'orge, l'avoine, le maïs, la pomme de terre, le tabac, le houblon et la vigne. Les produits de l'élève du bétail et de l'industrie pastorale atteignent 250 millions de francs.

La province de *Queensland* a une superficie de 1,729,052 kilomètres carrés, plus de trois fois celle de la France ; sa population était en 1883 de 287,475 habitants.

Les productions minérales de cette province sont l'or, le cuivre, l'étain et la houille. On y cultive la canne à sucre, le froment, l'orge, l'avoine, le maïs, le coton, la vigne et la pomme de terre. Les forêts donnent en abondance des bois estimés. L'exportation des laines dépasse 25 millions de livres, 72,000 balles en 1883-1884.

« Le commerce extérieur de Queensland s'élevait, en « 1883, à la somme de 287 millions de francs, dont 155 « à l'importation et 132 à l'exportation. Le quart des « échanges a lieu avec l'Angleterre.

« Le mouvement de la navigation porte sur 2,957 na- « vires, jaugeant 1,880,000 tonneaux ; il se fait princi- « palement avec l'Angleterre et les colonies austra- « liennes.

« Brisbane est le port principal et le plus grand mar- « ché de Queensland. Autrefois, il dépendait de Syd- « ney pour une grande partie de ses expéditions. De- « puis 1881, il est en rspport direct avec Londres par « la ligne postale *British-India* et la malle *Eastern* « *and Australian*, qui touche à tous les ports princi- « paux de Queensland : Kepple-Bay, Bowen, Townsville, « Cooktown, Somerset et l'île Thursday, va de là, par « le détroit de Torrès, à Batavia, Singapore, Ceylan, « Aden, Suez, Gibraltar et Londres. Cette ligne reçoit « de la colonie 1,375,000 francs de subvention.

« Brisbane est à 32 kilomètres de l'embouchure du « fleuve dont elle a pris le nom. Elle fait les deux tiers « du commerce de Queensland ; c'est le marché des « laines, du sucre, du coton, des viandes, des peaux, « des suifs. »

L'*Australie du Sud*, en y comprenant le territoire du Nord, a une superficie de 2,329,775 kilomètres carrés.

La population, en 1883, était estimée à 314,515 habitants.

Cette province est riche en productions minérales, en fer, et surtout en cuivre. On y cultive l'orge, l'avoine, la pomme de terre, le lin, le chanvre et la vigne. La viticulture donne lieu à une industrie importante à laquelle le climat est favorable ; les vins les meilleurs sont exportés, les qualités ordinaires consommées sur place. En 1882, on a expédié pour une valeur de 60 millions de laine.

« Le commerce de l'Australie du Sud s'est élevé à « 300 millions de francs en 1882, dont l'Angleterre a « pris la moitié. Les colonies australiennes, le Cap, Na- « tal, ont fait le reste. Les pays étrangers ne font guère « que 2 pour 100. En 1883, la valeur du commerce est « descendue à 270 millions. L'exportation des céréales « et des farines est de 40 millions de francs, celle du « cuivre de 6,500,000 francs. On a expédié 121,000 « balles de laines en 1883-1884 et 120,000 en 1882-1883. « Adélaïde, la capitale, opère les deux tiers des « échanges. Elle est à quarante jours de l'Angleterre « par Southampton. C'est une jolie ville ; c'est l'entre-

« pôt des laines, des céréales, des cuivres. Elle a été « fondée en 1872 par deux colons qui ont donné « pour cela chacun 1 million de francs.

« Le mouvement de la navigation est de 2,156 na- « vires, entrés et sortis, avec 1,200,000 tonneaux. »

Adélaïde et la province tout entière ne pourront que bénéficier du rapprochement des distances amené par le canal de Panama.

La superficie de l'*Australie occidentale* est de 2 millions 527,530 kilomètres carrés, c'est-à-dire cinq fois celle de la France; la population était en 1883 de 31,700 habitants, en augmentation de 934 sur le recensement de l'année précédente.

Le pays renferme des mines de plomb, qui sont exploitées et produisent quelques milliers de tonnes. On en exporte chaque année en Angleterre pour une valeur de 150 à 200,000 francs.

On cultive le blé et d'autres céréales, l'orge, l'avoine, le maïs, le riz, la pomme de terre, la vigne, l'olivier, le mûrier, etc. On compte, en 1883, 1,315,155 moutons, 64,558 bœufs, 35,000 chevaux, 25,000 porcs. On envoie des chevaux à Singapore, à Batavia, dans l'Inde, qui sont très recherchés sur ces divers marchés.

« Perth est le chef-lieu de la colonie, la capitale du « gouvernement; Freemantle, le port principal. On en « expédie le bois de jarra et de santal, les coquilles « perlières, les perles, le bétail, les produits pastoraux, « le guano, l'écaille de tortue.

« Le commerce extérieur de la colonie était de 1 mil- « lion de livres, en 1883, consistant en 28,000 balles de « laine, 1,500 têtes de bétail, 12,000 tonnes de guano, « 3,000 tonnes de minerai de plomb, 5,000 tonnes de « bois de santal, 12,500 charges de bois de construction, « 1,100 tonnes de coquilles de nacre. En 1882, on n'ex- « portait que 11,000 balles de laine. La moitié du com- « merce se fait avec l'Angleterre, qui importe des vête- « ments, du fer, de la bière, des cotonnades. La France « reçoit le tiers des coquilles de nacre.

« Le mouvement de la navigation porte sur 403 na- « vires et 344,250 tonneaux; le pavillon anglais domine. « Les droits de douane sont de 10 pour 100 sur les mar- « chandises importées, mais beaucoup plus élevés sur le « vin, le sucre, le tabac, les spiritueux. »

La *Tasmanie*, grande île au sud de l'Australie a la forme d'un cœur. Sa superficie est de 68,309 kilom. carrés; la population en 1883 atteignait 127,000 habitants.

Cette grande île dont le climat est enchanteur produit l'or, l'étain, le fer et la houille. Tous les grains, tous les fruits y poussent. On en expédie également pour 10 millions de francs de laine par an.

« L'industrie manufacturière est assez développée. « On cite une vingtaine de brasseries, dont les produits « sont consommés sur place ou exportés dans les colo- « nies voisines, des minoteries, des tanneries, des scie- « ries, des fabriques d'instruments agricoles.

« On pêche sur les côtes le veau marin, le phoque, la « baleine, dont on vend l'huile. Le saumon, la truite, « la perche, ont été introduits d'Angleterre dans les ri- « vières.

« Les communications maritimes sont régulières et « fréquentes avec Melbourne, Sydney, la Nouvelle- « Zélande. Des navires à voiles, de 6 à 700 tonneaux, « viennent de Londres, par le Cap, charger la laine.

« Hobart, la capitale, est le principal marché des « laines, avec un port bien abrité, qui peut recevoir les « plus grands navires. Elle fait pour 40 à 50 millions « de francs d'échanges, 50 pour 100 du montant du « commerce de la colonie, a un mouvement de 200,000 « tonneaux. Lanceston, la seconde ville de Tasmanie, « fait 33 pour 100 des échanges, 25 à 30 millions de « francs et a un mouvement de 150,000 tonneaux.

« Le commerce extérieur de la colonie a été, en « 1883, de 89 millions 1/2 de francs, 7 millions de plus « qu'en 1882. L'exportation comprend la laine pour « 20,000 balles, l'étain, l'or, l'huile de baleine, l'écorce, « les peaux. Les droits d'importation portent sur une « vingtaine d'articles. Le quart du commerce se fait « avec l'Angleterre, le quart avec Victoria, le reste avec « les autres colonies.

« Le mouvement de la navigation est de 1,451 na- « vires à l'entrée, jaugeant 417,418 tonneaux. La ma- « rine marchande enregistrée se compose de 223 navires « à voiles et à vapeur, jaugeant 22,594 tonneaux. »

« La Nouvelle-Zélande, située au sud-est du Conti- « nent australien, se compose d'un très grand nombre « de petites îles et archipels qu'on se plaît à y rattacher, « et de trois îles principales: l'île du Nord, l'île du Milieu, « la plus grande, et l'île du Sud ou Stewart. L'île du « Nord porte en maori le nom de *Tee Ika a Maui* ou le « poisson des Maoris; l'île du Milieu s'appelle *Tevvahi* « *Punamu* ou le pays des Roches vertes, et l'île « Stewart, la plus petite, *Rakiura*. Il y a aussi à l'est, « à 480 kilomètres, le groupe des îles Chatham. Le dé- « troit de Cook sépare les deux grandes îles, et le dé- « troit de Foveaux, l'île du Milieu de l'île Stewart.

« La superficie totale de toutes les îles qui compo- « sent la Nouvelle-Zélande est de 272,824 kilomètres « carrés, ou 27,282,400 hectares, et cette superficie est « presque équivalente à celle des Iles-Britanniques. On « peut dire que les trois îles ont ensemble une longueur « de 1,650 kilomètres, une largeur moyenne de 320, et « un développement de côtes de 4,800 kilomètres.

« La population de la Nouvelle-Zélande était, en « 1883, de 540,877 habitants. On compte environ « 44,000 Maoris, principalement concentrés dans l'île « du Nord. »

Le sol produit l'or (41 millions par an), le fer, l'argent, l'étain, le plomb, la houille, le pétrole et le soufre. On cultive le blé, l'avoine, le coton, le chanvre. La laine fournit un total de 70 millions de livres pour l'exportation.

« Des communications maritimes régulières sont éta- « blies entre tous les ports des trois îles, puis avec « Melbourne et Sydney. Enfin, les steamers de la malle « du Pacifique vont d'Auckland et même de Sydney à « San-Francisco, en touchant à Fidji et aux Sandwich. « On gagne l'Angleterre par le chemin de fer transcon- « tinental du Pacifique, dont le *terminus* est à New- « York, d'où partent tous les grands steamers transatlan- « tiques. La durée totale du voyage est la même que « par le Canal de Suez, quarante-quatre jours.

« Auckland est la plus grande ville de l'île du Nord. « Elle est le chef-lieu de la province dont elle porte le « nom et l'un des plus beaux ports de la colonie. Elle « possède des quais étendus, des jetées, des docks. Elle « a été pendant quelque temps le siège du gouverne- « ment. C'est une ville commerçante, maritime et ma- « nufacturière.

« Wellington, à la pointe sud de l'île du Nord, est la « capitale de la Nouvelle-Zélande et le chef-lieu de son « district provincial. Elle est sur le détroit de Cook, et « a été choisie en 1864 comme siège du gouvernement « à cause de sa position centrale. Elle a des quais spa- « cieux, une cale pour la réparation des navires. Quand « le Canal de Panama sera percé, Auckland augmen- « tera encore d'importance et deviendra un port de « premier ordre. D'Auckland à Liverpool, par Suez, il

« y a 12,700 milles marins, et par le cap Horn 12,060.
« Par Panama, il n'y aura que 11,560 milles.

« Dunedin, dans l'île du Sud, au fond d'une baie, « fondée en 1848, est la plus peuplée, la plus grande, « la mieux bâtie de ces villes, la première place mari- « time et commerciale de la Nouvelle-Zelande. L'ex- « ploitation de l'or a commencé sa fortune. Elle en « a expédié jusqu'en 1883 pour une valeur de 400 mil- « lions, dont 5 millions seulement en 1882. Pour la « même année, 53,000 balles de laine sont parties.

« Le commerce extérieur de la Nouvelle-Zélande est « de 383 millions de francs pour 1882, dont près des « trois quarts avec l'Angleterre, et seulement 377 mil- « lions en 1883. Les échanges ont décuplé en vingt « ans, de 1859 à 1878. A l'exportation, la laine entre « pour 87 millions de francs ou 220,000 balles, puis « viennent l'or, le blé, le suif, la graisse, la stéarine, la « gomme, les viandes conservées, le phormium, le co- « ton, l'huile de baleine.

« Le mouvement de la navigation est de 1,564 na- « vires, jaugeant 899,836 tonneaux. Le pavillon an- « glais y entre pour 730,000 tonneaux, les neuf « dixièmes.

« La marine marchande néo-zélandaise comprend « 272 navires à voiles et à vapeur, jaugeant 72,400 « tonneaux.

« L'avenir de la Nouvelle-Zélande, dit M. L. Simonin, « est des plus brillants. Sa position géographique est « très heureuse, et c'est de toutes les colonies austra- « liennes celle qui va profiter le plus de l'ouverture du « Canal de Panama. »

L'archipel des *Fidji*, le dernier groupe de l'Australasie anglaise, est situé par les 15e et 25e degrés de latitude sud, à 2,816 kilomètres au nord-est de Sydney. Il couvre une superficie de 20,801 kilomètres carrés et comprend 225 îles ou îlots dont 100 sont habités. La population était, en 1882, de 130,270 habitants.

« Viti-Levu, la plus grande des îles, est presque aussi étendue que la Jamaïque et renferme 50,000 habitants. Elle est arrosée par de nombreuses rivières, dont une, Rewa, est navigable. Vanua-Levu a 30,000 habitants. Son étendue est trois fois celle de l'île Maurice, notre ancienne île de France.

« Les indigènes fabriquent des canots et se livrent « activement à la pêche. On cultive les céréales, no- « tamment le maïs, le riz et les arachides, la canne à « sucre, le café, le coton, le tabac, la patate douce, « l'igname, l'arrow-root. On exploite les bois de con- « struction, surtout le kauri ou pin de la Nouvelle-Zé- « lande. On récolte les noix de coco pour en retirer « l'huile et la fibre. On a commencé à introduire des « machines pour les sucreries. Le café est d'excellente « qualité ; on espère égaler un jour la production de « Ceylan.

« Les îles renferment des mines de cuivre et de « plomb qu'on travaille. On pêche le poisson, les an- « guilles, les huîtres perlières, les tortues de mer, le « trépang. Cette dernière pêche est faite par les Chi- « nois, qui envoient chez eux ce produit de la mer, « dont ils sont très friands.

« On élève 10,000 bêtes à cornes, autant de chevaux. « Il y a des porcs sauvages. Les poules, les dindons, les « oies, tous les volatiles de basse-cour ont été introduits « par les Européens.

« Lévuka, dans la petite île d'Ovalau, est la capitale, « le port principal; il faut citer aussi Suva, à l'embou- « chure de la grande rivière Riwa, dans l'île de Viti- « Levu.

« Le commerce des îles Fidji était estimé, pour 1880, « à 10 millions 1/2 de francs, et à 12 millions 1/2 pour « 1882. Il s'opère principalement avec l'Angleterre, la « Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Galles du Sud. Avec « ces deux colonies, les communications sont régulières « et fréquentes; la malle du Pacifique, qui part de Syd- « ney, touche à Auckland et aux Fidji et va de là aux « Sandwich et à San-Francisco. En 1882, les importa- « tions ont dépassé 7 millions 1/2. On importe des « draps, de la quincaillerie, des viandes conservées, « des bois de construction, de la bière, des chaus- « sures, des vins, des liqueurs, de l'huile, du savon, et « l'on exporte le coton, le sucre, le café, le maïs, « l'huile de palme et de coco, les arachides, le tré- « pang. L'exportation de ce dernier article, qui se fait « principalement pour la Chine, est de 4,000 livres, « valant une centaine de mille francs.

« Le mouvement de la navigation a été, en 1880, de « 307 navires, jaugeant 65,622 tonneaux. Le tonnage « s'est élevé à 71,112 tonneaux en 1881 et à 87,525 en « 1882.

« La navigation locale et le cabotage comprennent « 72 schooners ou cutters de 50 à 100 tonneaux, et 50 « chaloupes ou pirogues, pontées ou non, de 5 ton- « neaux et au-dessous.

« Les îles Fidji font désormais partie de l'Australasie « et ont été représentées à la convention internationale « de 1883 à Sydney. Elles sont appelées à un brillant « avenir, surtout par le percement prochain de l'isthme « de Panama. »

Toute cette partie du monde océanique que nous venons, grâce au travail de M. L. Simonin, de faire passer sous les yeux du lecteur, présente un champ presque illimité aux entreprises commerciales et industrielles. La vieille Europe, par le percement du canal interocéanique, va se trouver rapprochée de ce monde nouveau où sera attiré, par la perspective d'une existence meilleure et plus facile, le trop plein de sa population. Les terres immenses de l'Australasie, fécondées par une immigration plus active, qui amènera avec elle ses goûts et ses besoins, exporteront à leurs antipodes toutes leurs richesses en échange des produits de la civilisation européenne. Ce double courant sera pour le Canal de Panama une source de revenus dont on ne peut, dès maintenant, prévoir toute l'importance et qui est destinée, certainement, à dépasser les calculs les plus optimistes.

LES TRAVAUX DU CANAL

Extrait du « Paris-Bourse. »

Quelques ingénieurs indépendants et occupant de hautes positions en France viennent d'inspecter les travaux, et leur avis est très favorable. A première vue, on pourrait croire que le percement se fait avec lenteur, mais les gens du métier tiennent compte de toutes les difficultés techniques de l'installation. Il a fallu créer tout, et les travaux préparatoires sont maintenant complets. Il y a vingt entrepreneurs qui travaillent activement, et, à l'heure qu'il est, on est absolument sûr qu'on ne rencontrera aucune difficulté matérielle pour l'achèvement de cette grande œuvre. Evidemment, tant que le canal ne sera pas terminé, il y aura toujours des détracteurs qui profiteront des moindres incidents pour manifester leur scepticisme. Mais les actionnaires se sou-

viendront que le Suez a passé absolument par les mêmes phases, et n'iront pas jeter leurs titres sur le marché, les ayant souscrits en pleine connaissance de cause, et sachant que M. de Lesseps et le groupe d'hommes énergiques qui l'entoure, sauront parfaitement mener à bout l'entreprise dans laquelle ils ne se sont embarqués qu'après les études les plus approfondies.

LE CANAL DE PANAMA

MODE D'EXÉCUTION

Extrait du « Figaro. »

« Comment le canal de Panama se fait. Pourquoi il « se fera et comment, fait, il sera la seconde édition « augmentée et corrigée du canal de Suez, sous le rap- « port commercial et financier. » Telles ont été les conclusions de notre première étude, où nous avons établi, comme base, l'inébranlable confiance de la légion des actionnaires et des obligataires de Panama. (1)

Nous aurions beau démontrer le magnifique avenir de l'entreprise, cet avenir serait exposé au sort de toutes les conceptions industrielles et financières, c'est-à-dire destiné à devenir la cible des sceptiques, si les capitalistes de la première heure étaient gens à se laisser décourager. C'est pourquoi nous avons commencé par démontrer, chiffres à l'appui, l'étroite parenté existant entre les actionnaires et les obligataires du canal de Panama et ceux du Suez. Ce point une fois fixé, passons à notre deuxième question : Comment se fait le canal de Panama ?

Il y a trois systèmes d'exécution pour les travaux publics :

1° L'exécution directe par la Compagnie concessionnaire ;
2° L'exécution par des entrepreneurs *en régie;*
3° L'exécution par des entrepreneurs *libres* et *responsables.*

M. de Lesseps ne nous paraît pas avoir jamais songé à l'exécution du canal de Panama par la Compagnie elle-même; et c'est par erreur qu'on a quelquefois considéré les travaux d'attaque à Panama comme une entreprise directe par la Compagnie. Au début, M. de Lesseps a fait procéder sur toute la ligne du canal futur à des sondages rapprochés, profonds et complets, à des études multiples poussées aux conclusions les plus lointaines, afin que l'on fût exactement fixé sur la nature du problème à résoudre. Ce sont ces travaux d'études, d'une ampleur inconnue jusque-là et qui ont provoqué l'admiration des plus célèbres techniciens, qui furent confiés exclusivement à des agents de la Compagnie et qui ont été pris pour des travaux d'exécution.

Ce n'est qu'après l'achèvement complet de ces travaux d'étude que nous voyons M. de Lesseps intervenir dans le choix du mode d'exécution. Ici, sans avoir à critiquer M. de Lesseps, nous devons dire que son choix nous a surpris. M. de Lesseps, en effet, aussitôt ces études terminées, confia l'exécution du Canal, sinon tout entier, au moins en très grande partie, à des entrepreneurs *en régie*. Mais, les difficultés ont été si grandes, au début de l'entreprise, que le canal de Panama a dû subir cette nécessité.

La première drague n'était pas en chantier, le premier ingénieur envoyé là-bas n'était pas encore arrivé, que « l'impossibilité de creuser le Canal de Panama » devenait un acte de foi dans la presse du monde entier. Ce fut d'abord la légende des milliers de Chinois sacrifiés à l'exécution du chemin de fer. (La vérité est qu'il n'y a jamais eu de Chinois employés aux travaux du chemin de fer); puis les « roches dures comme l'acier ». Or, la partie rocheuse de l'isthme est précisément la moins volumineuse ; enfin, la mortalité effroyable. Eh bien ! la vérité est que, jusqu'ici, la mortalité *n'a pas dépassé* le taux normal des chantiers d'Europe. Mais les légendes lugubres persistaient, et il fallait démontrer la possibilité de creuser le Canal. M. de Lesseps fit appel à des entrepreneurs qui avaient non seulement l'expérience des grands travaux publics exécutés à l'étranger, mais aussi — chose précieuse — celle de la *volonté* et de la *méthode* du créateur du Canal de Suez.

Voilà comment la Compagnie de Panama confia *en régie*, à des entrepreneurs, les premiers travaux d'exécution, bien que ce système ait deux sérieux inconvénients bien connus, d'ailleurs : 1° il est très onéreux ; 2° il ne donne aucune sécurité ; — car, d'une part, l'entrepreneur en régie ne travaillant pas à « sa chose », calcule légèrement ; ensuite, en cas d'insuccès, ou de malfaçon, la Compagnie demeure responsable. « Le travailleur » malheureux n'a plus alors qu'à quitter son chantier avec l'expression du regret et tout est dit.

Il arriva exactement ce que M. de Lesseps avait prévu : des entrepreneurs de tous pays, apprenant qu'un de leurs confrères était à Panama, regardèrent de ce côté. Et lorsqu'ils surent que pioches, excavateurs et dragues mordaient parfaitement à la Cordillière, ils accoururent en nombre et demandèrent chacun *une portion*... Ainsi, insensiblement, méthodiquement, sûrement, des entrepreneurs *libres, indépendants, responsables, cautionnés* se mirent à creuser le canal, d'un bout à l'autre, à leurs *risques et périls*. C'est-à-dire à *forfait*.

Ce fait seul est d'importance capitale, puisqu'il prouve la « possibilité de creuser le canal ! » Ce n'est certes pas peu de chose.

Il est cependant encore une objection possible : « Et si les entrepreneurs se sont trompés ? s'ils n'exécutent pas leurs travaux ? ils seront ruinés, évidemment, mais les travaux en seront-ils plus avancés pour cela ? Or, entre temps la Compagnie doit rémunérer le capital ? Et ces intérêts sont un important élément de calcul en l'espèce, vu que le canal ne doit coûter que 7 à 800 millions et que chaque annuité augmente ces dépenses.

Le raisonnement est très juste (bien qu'il soit rare de voir un grand nombre d'entrepreneurs se ruiner à la fois sur la même affaire). Cette objection est cependant assez fondée pour que la Compagnie ait pris certaines mesures de précaution :

Premièrement, elle a, par les études préalables, les sondages, prémuni les entrepreneurs contre tout mécompte quant au problème à résoudre ; et elle a, de plus, par des échantillons en œuvre sur toute la ligne du canal, montré aux dits entrepreneurs comment la solution se pouvait obtenir, au moyen d'engins imaginés, commandés, transportés et fournis par elle-même.

Ainsi, d'une part, la Compagnie (avec sa haute expérience de Suez) dit aux entrepreneurs : Voici les machines nécessaires, toutes prêtes, je vous en fournirai d'autres si besoin est. Voici, tout nu, et perceptible jusqu'en ses plus secrètes profondeurs, le terrain que vous avez à creuser. Et l'entrepreneur dont l'intérêt est en jeu, qui a vu ce même travail exécuté en partie en régie, se trouve appelé à contrôler d'avance, à expé-

(1) Voir le numéro 138 du *Bulletin* du 15 mai 1883.

rimenter d'abord pour ainsi dire ce qu'il va entreprendre. Deuxièmement, l'entrepreneur, dès qu'il a pris possession de son chantier, dispose ses plans d'exécution à sa guise, mais il ne commence qu'avec l'approbation de la Compagnie, et c'est alors le contrôle du principal intéressé qui intervient ; — Troisièmement, la Compagnie livrant aux entrepreneurs le matériel d'exécution, et ayant toujours forcément dans ses ateliers un matériel de rechange, a imposé à tous les entrepreneurs l'obligation stricte, *sans recours à aucune indemnité*, d'évacuer le chantier libre, dès que la direction générale des travaux s'apercevrait d'une faiblesse dans l'exécution, d'une marche défectueuse, d'une fausse manœuvre de caractère nuisible, etc.

Telle est l'organisation des 23 chantiers d'entreprise qui, de l'Atlantique au Pacifique, coupent l'isthme actuellement.

L'intervention de 23 entrepreneurs appartenant à toutes les nationalités, démontre la certitude de couper l'isthme américain. Ces entrepreneurs, dont quelques-uns sont de haute réputation, n'ont traité avec la Compagnie que parce qu'ils se sont assurés que celle-ci avait longuement et sagement préparé l'accomplissement de l'œuvre conçue par M. de Lesseps.

Ils ont donné une preuve de leur confiance en acceptant, des mains de la Compagnie, les plans d'organisation et les machines étudiées par elle. En sorte que, d'une mer à l'autre, ces entrepreneurs libres, qui connaissent leur affaire, se sont engagés à l'exécuter et l'exécutent à leurs risques et périls sous la surveillance d'une Compagnie toujours prête à se substituer aux défaillants, — ces derniers tenus de subir la substitution à toute heure, à chaque minute. — Ainsi se fait le canal de Panama.

Nous aurons à dire : Pourquoi il se fera, et comment il sera « une deuxième édition augmentée et corrigée du canal de Suez, sous le rapport commercial et financier ».

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 29 MAI 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
15 mai . .	480 478.75 480 478.75 477.50	en liq. : ... au 15 : 477.50	400 399 398	235	309 308 307	307 309
16 — . .	477.50 478.75	en liq. : 478.75 au 31 : 478.75	399 398.75 398	235 231.50 233.50 233 232.50 232 230	307 306.25 306 305	306.25
17 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
18 — . .	478.75	en liq. : ... au 31 : ...	399 398	235 233	305 50 305 306	308
19 — . .	478.75	en liq. : ... au 31 : 480	398 399 400	232.50 234.50 233 232	306 305.75 305.50 305.25 305	309
20 — . .	477.50 476.25 475 472.50 475 476.25	en liq. : ... au 31 : 475	399 400	233 234 235	305 307 305	308.50 305
21 — . .	473.75 472.50 475	en liq. : ... au 31 : 472.50	400	233 234 235	306 305 306	305 302
22 — . .	473 75 472.50 473.75	en liq. : ... au 31 : 472.50	398 397.50 395 394 392.50 391 394.50	232 230	305	305 302 300
23 — . .	473 75 475 476.25 477.50 478 75 477.50	en liq. : ... au 31 : 473 75	395 390 395 392.25 395	232.50 230	305 303 302.50 300	302 300
24 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
25 — . .	477.50 478 75 477.50	en liq. : ... au 31 : ...	400 399.75 398.75 398	232.50 232	305 304 303 50 302	302.50 302 302.50 303 303.50 305
26 — . .	476.25 477 50 478.75	en liq. : ... au 31 : 477.50	395 394 392 395 396.50	232 230 230.50	303 302 305	301 302 305
27 — . .	475 476.25 477.50	en liq. : .. au 31 : 477.50	395 398	230 230.25	303 304 304.50	301 304
28 — . .	477.50	en liq. : ... au 31 : 476.25	397 397 25 398	230 232 230.50 231	304 305 303 304	305
29 — . .	477.50 478.75 480	en liq. : ... au 31 : 477.50 480 477.50 478.75	398 397 400 398.50 397	230 230.25 230	305 304	305

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 140. Lundi 15 Juin 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 4 0/0

CINQUIÈME ET DERNIER VERSEMENT
ÉCHANGE DES TITRES

Les porteurs d'obligations 4 0/0 actuellement libérées de 250 francs, ont à effectuer, du 1er au 5 juillet 1885, un versement de 83 francs 10 centimes par titre (timbre-quittance compris).

Les porteurs de ces titres sont informés que ces obligations provisoires seront en même temps échangées sans frais contre des obligations définitives au porteur ou nominatives, au choix des propriétaires.

Ce versement et cet échange se feront aux guichets de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

PAYEMENT

DU NEUVIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'Actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 9, échéant le 1er juillet 1885, sera payé, à partir du mercredi 1er juillet, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

5 fr. 91, *impôts déduits*, par action nominative,

Et de :

5 fr. 668, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PAYEMENT

DU SIXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 O/O

Les porteurs d'Obligations de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 6, échéant le 15 juillet 1885, sera payé à partir du mercredi 15 juillet, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 706, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

Ainsi que nous l'avions annoncé, le Directeur général des travaux, M. l'ingénieur en chef Dingler, s'est embarqué à Colon le 3 juin, venant en France, comme chaque année, avant l'Assemblée générale des actionnaires, pour rendre compte au Conseil de l'état actuel des travaux et soumettre à l'examen de la Commission supérieure consultative, le programme de la prochaine campagne.

Il est presque certain maintenant, que le nombre des actions déposées ne permettra pas de constituer régulièrement l'Assemblée générale convoquée pour le 24 juin. Il semble même résulter des dépôts effectués, en vue de cette assemblée, et de divers autres renseignements administratifs recueillis, que le *nombre* des actionnaires s'est encore augmenté depuis l'année dernière.

Nos lecteurs savent que les actionnaires se trouvant empêchés d'assister à une Assemblée générale peuvent s'y faire représenter par un autre actionnaire, pourvu que ce dernier ait déjà le droit d'assister à cette assemblée. Le *pouvoir* nécessaire pour représenter un actionnaire absent est donné directement à la personne qui s'est chargée de la représentation, ou bien ce *pouvoir* est envoyé au Président-Directeur de la Compagnie, qui se charge, dans ce cas, de faire représenter l'actionnaire absent par un actionnaire membre de l'Assemblée.

Bien que nous ayons fait connaître, dès le moment de la convocation, l'impossibilité probable dans laquelle se trouverait l'Assemblée de se réunir utilement le 24 juin, le nombre des *pouvoirs* adressés par des actionnaires à M. Ferdinand de Lesseps est supérieur à celui de l'année dernière.

Les documents au moyen desquels se fait le relevé du cube mensuel extrait et qui sont actuellement parvenus à l'administration, relativement au mois de mai, ne permettent pas de donner un chiffre définitif précis ; mais ils suffisent cependant pour affirmer, contrairement à des nouvelles inexactes publiées, que malgré l'incident grave et fort heureusement exceptionnel, survenu à la Culebra dans les premiers jours de mai, incident dont nous avons entretenu nos lecteurs, et qui a amené une suspension de travail, sur ce point, pendant une certaine durée de trouble, — le cube effectué en mai sera de 750,000 mètres cubes environ, très peu inférieur, on le voit, au cube d'avril, lequel était en augmentation de 148,000 mètres sur le cube du mois précédent (1).

L'ensemble des travailleurs inquiétés par l'incident de la Culebra, et qui avaient abandonné le chantier, n'a pas dépassé le chiffre total de 500 hommes. Des dispositions immédiates avaient été prises d'ailleurs pour ramener les ouvriers partis ou en recruter de nouveaux.

Les chantiers de dragages du côté de Colon se développent.

Une cinquième drague américaine est arrivée en juin et la drague française n° 8, montée, a accompli ses essais de marche d'une façon satisfaisante.

Une drague américaine a été mise à l'approfondissement du chenal d'entrée, déjà ouvert.

Une autre drague travaille à la dérivation de la rive droite.

Une note a signalé à l'administration les bons résultats donnés par ces appareils. La drague n° 5 employée au creusement dans le Fox-River, enlève 1,200 mètres cubes par jour dans les terrains ordinaires ; dans les terrains difficiles, le rendement ne descend pas au-dessous de 700 ou 600 mètres cubes par jour.

La drague n° 7, de 180 chevaux, et qui « était sur le point d'être terminée le 5 mai », devait être également mise en travail à Fox-River pour « y agrandir le port nouveau ».

L'incendie des wharfs du vieux Colon a rendu ce travail spécial particulièrement intéressant. Dans une lettre du 5 mai, M. Dingler écrivait à ce sujet : « Le musoir du terre-plein peut être considéré comme terminé ; toutefois je recouvre les enrochements de blocs artificiels construits sur le couronnement même et jetés à la mer par des leviers et des crics. »

Grâce à l'organisation faite dès le lendemain de l'incendie de Colon, le service des débarquements n'a pour ainsi dire pas été entravé : « A l'abri du musoir,

---

(1) Nous devons, à ce propos, rétablir un passage du dernier *Bulletin* (page 1214, col. 2), qui contient une erreur.
Voici le passage erroné :

Nous reproduisions, dans le dernier numéro du *Bulletin*, la dépêche publiée par le *Standard* de Londres et qui était ainsi conçue :

« Pendant l'insurrection qui vient de se terminer, les travaux « du Canal ont été poussés avec une aussi grande activité que si « rien d'insolite ne s'était passé, et le total mensuel du cube de « terre enlevé, loin de diminuer, augmente. »

L'administration a reçu, depuis, le relevé du cube extrait en avril : 775,000 mètres cubes.
C'est une augmentation de 48,000 mètres cubes sur mars.
Voici d'ailleurs le relevé mensuel du cube effectué depuis le 1er janvier de cette année :

Janvier	550,000 mètres cubes.
Février	590,000 —
Mars.	627,000 —
Avril	775,000 —

Ces chiffres confirment la dépêche que nous avions reproduite.
L'insurrection, maintenant terminée, n'aura donc pas arrêté la marche régulière et progressive des travaux, sauf, toutefois, un instant, au chantier de la Culebra, ainsi que nous l'annoncions dans le *Bulletin* du 15 mai.

L'erreur est au quatrième paragraphe, et nos lecteurs l'auront certainement rectifiée : il s'agissait d'une augmentation de *148,000 mètres cubes* et non de 48,000 mètres cubes.

écrivait M. Dingler, le wharf n° 10 est devenu facilement accostable pour les plus grands navires qui fréquentent Colon. Je fais d'ailleurs augmenter les moyens d'accostage par des wharfs normaux à la rive et par des pontons. »

Du 16 avril au 16 mai, en un mois, les débarquements à Colon avaient atteint le chiffre de 6,800 tonnes ; — il a été déchargé 4,900 tonnes du 15 au 30 mai, en une quinzaine seulement.

M. l'ingénieur Hutin a été désigné par M. Dingler pour remplir, par intérim, les fonctions de Directeur général des travaux.

Il a été expédié, depuis notre dernier relevé :

8 scaphandres,
5 appareils de scierie, des machines-outils pour ateliers, etc.,
1 machinerie de drague,
14 volants pour dragues,
8 locomotives avec leurs pièces de rechange,
20 appareils de changement de voie,
25 wagons de terrassement,
74 lorrys,
99 godets et diverses pièces de rechange pour excavateurs,
3 cylindres pour grues,
8 chalands porte-pompe avec le tuyautage et le matériel de conduite d'eau,
641 tonnes de charbon.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 28 mai au 15 juin 1885.

(Opp. 329). — Sur une action au porteur, n° 47,207.
(Opp. 330). — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 515,077.
(Opp. 331). — Sur deux coupons n° 1 (échéance du 1er avril 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 1,189-1,190.
(Opp. 332). — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 80,233.
(Opp. 333). — Sur quatre actions au porteur, nos 33,150 à 33,152 et 308,233.
(Opp. 334). — Sur une action au porteur, n° 444,742.
(Opp, 335). — Sur quatre obligations provisoires 4 0/0, non libérées, nos 92,060 à 92,063.
Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 4,069 et 4,070.

MAINLEVÉES

Signifiées du 28 mai au 15 juin 1885.

(Opp. 187). — Sur six obligations 5 0/0 au porteur, nos 239,820 à 239,825.
(Opp. 191). — Sur un certificat d'inscription nominative d'action, n° 8,391, pour une action.
(Opp. 288). — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, nos 216,456 à 216,465.
(Opp. 292). — Sur deux obligations provisoires 4 0/0, non libérées, nos 95,314 et 95,315.
(Opp. 299). — Mainlevée partielle sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 36,615 et 36,616.
(Opp. 300). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 9,577, pour vingt actions.
(Opp. 313). — Sur douze coupons n° 1 (échéance du 1er avril 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 19,377 à 19,388.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 2 juin, sur steamer « Nile ».

M. LEGRAND (Jules).

De Saint-Nazaire, le 8 juin, sur steamer « Lafayette. »

MM. BALLAY (Jean-Baptiste),
FRACHON (Louis),
LE TOUX (Jules),
NOROY (Edouard),
PAUTET (Eugène),
POITEVIN (Léon),
DE RONNE (Félix),
SOULIÉ (Léon).

LE CANAL DE PANAMA

MODE D'EXÉCUTION

Extrait du « Figaro ».

Nous avons promis de dire pourquoi le Canal de Panama se fera (1).

Voici :

Les entreprises de travaux publics — quelque gigantesques qu'elles puissent être — s'exécutent invariablement le jour où, d'une part, leur nécessité s'impose et où, d'autre part, les moyens pratiques de les achever sont à la disposition des entrepreneurs.

Nous avons démontré, dans notre précédent article, la « praticabilité » technique du percement de l'isthme américain, par cette constatation aussi simple qu'irréfutable, que des entrepreneurs de premier ordre venus de toutes les parties du monde — France, Angleterre, Hollande, Belgique, Suisse et Amérique du Nord — s'étaient engagés à exécuter le grand œuvre à des conditions déterminées et à leurs risques et périls.

Exposer aujourd'hui que le moment est venu de couper l'isthme est une démonstration quasi puérile, vu que, depuis les travaux de statistique de l'éminent membre de l'Institut, M. Levasseur, soumis au Congrès international de 1879, — des documents officiels de toute sorte sont venus non seulement confirmer, mais compléter et accroître le relevé du trafic entre les deux mers qui a hâte de voir s'ouvrir la voie nouvelle.

Le mouvement d'échanges *existant actuellement* entre les deux Océans que le canal doit relier, est de 8 millions de tonnes. En d'autres termes, il y a en ce moment 8 millions de tonnes de marchandises qui ne peuvent aller d'un port de l'Océan Pacifique à un port de l'Océan Atlantique, ou *vice versâ*, qu'en passant par le Cap Horn, c'est-à-dire par une route longue jusqu'à 16,000 *lieues marines*, nécessitant, pour les voiliers, une navigation de *quatre mois !*

Et ces 8 millions de tonnes, passant par le canal, s'il était ouvert, arriveraient à destination en 20 jours.

Cela prouverait déjà une chose, à savoir : que le canal de Panama est assuré d'un trafic largement rémunérateur dès la première année d'exploitation, — puisque 8 millions de tonnes, à 15 francs par tonne, donnent une recette de 120 millions de francs.

---

(1) Voir les nos 138 et 139 du *Bulletin*, des 15 mai et 1er juin 1885.

Cela seul ne suffirait pas encore à justifier la création du canal et expliquer l'urgence absolue de son achèvement. Mais ce qui en explique le caractère impérieux au plus haut point, ce sont les préparatifs immenses faits de toutes parts, en vue de l'utilisation du canal, dès le jour où son exécutabilité a été démontrée.

Le spectacle de la concurrence entre l'Angleterre et les Etats-Unis, — sans parler des concours des autres puissances maritimes, dépassera tout ce que l'on peut humainemeut prévoir.

En effet :

Le Canal de Suez, après avoir coupé l'Egypte dans son isthme, aboutit à la mer Rouge qui, jusqu'à Bab-el-Mandeb (longueur de 400 lieues marines), est un couloir totalement dépourvu de vent, sauf une brise légère le matin et le soir. Il en résulte qu'un bateau à voiles une fois entré dans la mer Rouge, n'en peut plus sortir. On met alors des mois entiers pour la traverser. Depuis 1869, sur 26,996 navires ayant traversé le Canal, 287 voiliers seulement l'ont franchi! Et encore, croyons-nous, s'en sont-ils repentis.

Par cette situation, le Suez était condamné d'avance à être impropre au passage de tout voilier.

Il a fallu au canal de Suez une flotte nouvelle adaptée à cette navigation spéciale ; il a fallu construire des steamers spéciaux. Or, tous les chantiers du monde, en travail, n'étant pas capables, ensemble, de livrer par an plus de 500,000 tonnes de vapeurs neufs, il en est résulté que le trafic du canal de Suez n'a augmenté qu'en proportion du nombre des vapeurs pouvant être construits annuellement. Et c'est pourquoi il y a encore tant de marchandises (10 millions de tonnes environ) qui vont et viennent par le cap de Bonne-Espérance, en attendant qu'il y ait assez de vapeurs bien conditionnés, naviguant à bon marché, pour les prendre à un fret abordable.

A Panama, le contraire se produira : tous les navires existants — vapeurs, voiliers, steamers, cargo-boats, etc., — pourront y passer dès le premier jour. Et sauf quant aux marchandises riches et aux passagers peu pressés, les voiliers auront probablement souvent le pas sur les vapeurs, au moins pendant une partie de l'année.

Si l'on se souvient de la fougue avec laquelle, il y a peu de temps, les Américains essayèrent cette navigation des fameux *clippers* qui firent l'étonnement du monde, on se rendra compte de l'ardeur avec laquelle ils entreront en scène, et à bon escient cette fois, avec des chances très sérieuses de succès.

Or, ce n'est plus là une hypothèse, mais bien une réalité. Les préparatifs américains, dans ce sens, sont tels que les armateurs anglais s'en sont alarmés, à juste titre d'ailleurs.

Voici le cri de détresse que poussait dans son numéro du 1er novembre de l'an dernier le journal commercial anglais par excellence, *The British Trade Journal :*

« Il est malheureusement trop clair qu'en vue de l'ouverture de Panama les Américains sont constamment en haleine, et qu'ils ont l'intention de faire tout leur possible pour nous dérober notre suprématie commerciale ; ils ont déjà commencé par l'établissement de quelque chose qui ressemble à un zollverein, une « union douanière » en utilisation du dernier projet Lesseps. L'importance de ce mouvement ne peut pas être estimée trop haut par nos compatriotes. »

Les pertes qui résulteraient d'un retard quelconque dans l'exécution des travaux pour ceux qui ont décidé ces préparatifs ne peuvent se calculer que par les bénéfices qu'offrira, au trafic universel, l'ouverture définitive du canal maritime.

Escomptés sous une autre forme, ces bénéfices, que l'on a avec raison qualifiés « d'incalculables », se traduisent déjà, à San-Francisco par exemple, par une plus-value des propriétés qui dépasse parfois 25 0/0.

Il est curieux, pour retourner à la question maritime, de voir ce que gagnera, intrinsèquement, chaque tonne allant actuellement par le cap Horn et qui traversera le canal. Nous laissons la parole à un personnage dont la compétence nous paraît certaine : le président de l'association, à Manchester, des employés, chefs d'ateliers et dessinateurs des industries mécaniques de la Grande-Bretagne. Voici ses paroles traduites textuellement du *Manchester City News* du 1er novembre 1884, et qu'un de nos lecteurs nous a communiquées après la lecture de notre dernier article sur Panama :

« Couper l'isthme de Panama, c'est abréger de 3,000 lieues en moyenne la route que suivent actuellement les navires allant d'un Océan à l'autre. L'économie de temps et d'assurances que feront ces navires, sans parler de la plus grande sécurité de navigation, en passant par le canal de Panama, sera égale à 80 fr. par tonne. »

Et l'on voudrait qu'un canal maritime *reconnu exécutable*, que des entrepreneurs se sont chargés d'exécuter, qui sera, le jour même de son ouverture, une source d'économie de 640 millions de francs aux 8 millions de tonnes qui constituent le trafic annuel entre les deux Océans — on voudrait que ce canal pût maintenant ne pas se faire?

Il faudrait vraiment ignorer les besoins énormes de l'industrie et du négoce à notre époque, pour conserver le moindre doute à cet endroit.

Il est vrai que sur cette économie de	640,000,000	»
les actionnaires du canal percevront. .	120,000,000	»
et que l'économie réelle ne sera que de	520,000,000	»

Mais certes c'est encore là une belle aubaine ! Et l'on comprend, à la vue de pareils chiffres, l'ardeur avec laquelle les armateurs et négociants américains et anglais font leurs préparatifs pour utiliser la voie nouvelle. On comprend aussi l'assurance avec laquelle M. Ferd. de Lesseps a tracé le programme des travaux à exécuter.

Ce programme, nos lecteurs ne l'ont pas oublié, a fait commander un matériel très supérieur à l'effort mécanique nécessaire. Nous avouerons qu'à la lecture de ce programme exposé l'année dernière aux actionnaires, nous avions éprouvé un certain étonnement.

Nous sommes éclairés maintenant : il est certain que l'on peut, que l'on *doit* dépenser vingt à trente millions de plus qu'il ne faut en machines, pour assurer l'exécution d'une œuvre dont la recette s'élèvera à 120 millions de francs.

En résumé :

Nous voyons d'un côté des entrepreneurs possédant tous les éléments d'exécution du canal, et d'un autre côté nous avons la perspective d'incalculables richesses pour le monde entier, résultant de son exploitation. Qui pourrait dire aujourd'hui, avec la moindre apparence de bon sens : Le canal ne se fera pas?

LE HAVRE, SUEZ ET PANAMA

Extrait du « Journal du Havre ».

Le rapport présenté par M. de Lesseps à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie universelle du canal de Suez, le 4 de ce mois, et les résolutions adoptées par cette assemblée, méritent, cette année, plus qu'en aucune autre, de fixer notre attention. Nous n'avons cessé, dans ce journal, de suivre le développe-

ment du trafic du Canal de Suez, et cela, surtout, depuis que le percement de l'Isthme de Panama a été décidé et entrepris. Ce qui s'est passé à Suez, se renouvellera, à notre avis, avec plus d'intensité et d'énergie à Panama. Et, là, notre port du Havre, et la France entière, dirons-nous, sont bien autrement intéressés qu'au percement de l'Isthme de Suez. Nous expliquerons pourquoi, au cours de l'examen auquel nous nous livrons.

Rappelons-nous ce qu'on disait, non pas avant l'ouverture du Canal de Suez, mais encore en 1870 et 1871. On disait, après avoir contesté la possibilité d'effectuer ce grand travail : « Bien! le voilà achevé; mais produira-t-il ce que l'on en attend? Produira-t-il ces 3 ou 4 millions de tonnes nécessaires à assurer, au capital employé, une maigre rémunération? »

Eh bien! ceux qui disaient cela sont, depuis longtemps, édifiés. En ne commençant à compter qu'à partir de 1872, après deux années de tâtonnements, de préparation, — car les Anglais, qui ne voulaient pas croire au Canal de Suez, ne s'étaient pas mis en mesure d'en user, — à partir de 1872, — qui présente un transit de 1,082 navires, jaugeant 1,160,748 tonneaux et produisant une recette de 14 millions 377,092 francs seulement, — ce transit n'a cessé de croître, d'année en année, suivant une progression constante et régulière, pour arriver, en 1884, en dépit de la crise générale qui règne sur les transactions, à 3,284 navires, jaugeant 5,871,500 tonneaux, et produisant une recette de 58,628,759 francs, indépendamment de la recette afférente aux passagers et des autres recettes accessoires du trafic.

Le transit, en douze ans, a donc plus que quadruplé. Personne n'ignore quel a été l'effet de ce mouvement prodigieux ; tout le monde sait à quels résultats, à quelles résolutions il a amené. C'est ce résultat, ce sont ces résolutions que vient de confirmer l'assemblée générale du 4 juin.

Les travaux en cours d'exécution, il faut le rappeler, permettront d'atteindre à un chiffre de 10 millions de tonnes. Mais il a paru nécessaire d'aller au delà.

Une commission internationale a donc été nommée; elle s'est livrée à un examen approfondi de la question.

Dans quatre ou cinq ans, nous pourrons voir le Canal de Suez amené à la largeur de 65 et 80 mètres, suivant ses courbes, et à la profondeur de 8^{m},50, puis de 9 mètres.

Voilà ce qu'est devenu, en moins de quinze ans, ce Canal dont on contestait la possibilité d'exécution, et, qui pis est, l'utilisation. Ce triomphe est donc aussi complet qu'il est mérité. En sera-t-il de même pour Panama? C'est ce que nous allons examiner.

Ce qui s'est passé pour le percement de l'isthme de Suez, se reproduit, de point en point, pour le creusement du Canal de Panama. Et l'analogie menace d'être complète, jusqu'au bout. Nous disons « menace », parce que, en effet, l'expérience de ce qui s'est fait ne semble pas avoir suffisamment instruit ceux qui sont appelés à profiter de ce qui est en voie de se faire. Ainsi, on sera, là encore, hors d'état de profiter des bénéfices de l'œuvre nouvelle, aussi vite et aussi largement qu'on pourrait le faire.

Que disent ceux-là qui se montrent les adversaires du Canal de Panama? « Eh quoi ! s'écrient-ils, n'est-ce pas une insigne folie — d'autres emploient des expressions plus dures — que de vouloir creuser un canal, sans écluses, dans le roc, à travers des seuils, dont certains atteignent à cent mètres d'élévation? »

Si on leur objecte : « Mais on taxait de folie aussi l'idée de creuser l'isthme de Suez? », ils répondent aussitôt : « Oui, mais à Suez c'était du sable ! »

Eh ! sans doute, c'était du sable. Et c'est précisément l'objection que l'on faisait : « Creuser un canal maritime dans le sable, disait-on, quelle extravagance! Mais le moindre ouragan, soulevant ce sable, comblera ou obstruera votre canal ! Ah ! si seulement c'était du roc ! » Oui, on demandait du roc, à Suez, et, aujourd'hui, pour Panama, aujourd'hui que le creusement de Suez s'est fait à travers le sable, on dit : « Si seulement vous aviez du sable ! »

Eternelle contradiction des esprits étroits, jaloux et prévenus, qui ne peuvent se résoudre à rien envisager de grand ! Eh bien ! le Canal de Panama sera creusé dans le roc, comme celui de Suez a été creusé dans le sable. Qu'on y rencontre, peut-être, quelques difficultés de plus qu'on ne l'a prévu, c'est bien possible; qu'on soit obligé d'y dépenser une somme supérieure à la somme primitivement prévue, cela se peut bien encore. A Suez, il en a été ainsi; mais est-ce que le capital employé quoique supérieur aux prévisions primitives, ne reçoit pas une rémunération telle que jamais entreprise industrielle n'en donna de semblable, à ceux qui lui ont apporté leur argent? Actionnaires et obligataires ont eu confiance; ils ont aidé à l'accomplissement d'une grande œuvre, et ils en sont largement et doublement récompensés.

Ainsi arrivera-t-il pour le Canal de Panama; nous en avons la conviction. « L'isthme interocéanique sera ouvert en 1888 », dit M. de Lesseps; nous le croyons ; mais admettons quelque mécompte de temps et d'argent; admettons qu'il faudra un an et cent millions de plus ; en quoi cela modifie-t-il le résultat final, au point de vue pratique où nous nous plaçons?

Si nous insistons sur ce point, comme nous l'avons déjà fait l'année dernière, c'est que notre conviction est que la France a un intérêt capital, un intérêt plus grand qu'aucune autre nation de l'Europe, à l'ouverture du canal de Panama, et qu'elle doit se tenir prête à profiter des avantages que lui procurera ce passage, à l'instant même où il sera livré a la navigation.

Rappelons-nous ce qui s'est passé après l'ouverture du Canal de Suez. Les Anglais, qui devaient en profiter si largement, ne s'y étaient point préparés. Aussi vit-on une assez longue période de tâtonnements. Mais, depuis, quel essor dans la construction des navires à vapeur, et quel élan dans la navigation! La France, dont le trafic avec l'extrême Orient était à peu près nul, n'avait pas le même intérêt que l'Angleterre, avec ses immenses possessions des Indes et de l'Australie, et son commerce si actif avec la Chine. Aussi, — et très malheureusement, — ne suivit-elle que de loin ce mouvement.

Nous voyons, pourtant, que nos armateurs font des efforts pour prendre, dans ce commerce, un rang meilleur. C'est ainsi que nous constatons que, pendant qu'en 1884, les armateurs anglais mettaient en ligne 14 nouveaux steamers pour les services transitant à travers le Canal de Suez, nos armateurs français en construisaient, de leur côté, neuf, pour les mêmes destinations; ce qui est un résultat relativement satisfaisant.

Mais il a fallu, pour y arriver, de longues années; nous ne prenons que lentement notre place dans cette navigation, dont les Anglais étaient presque exclusivement en possession.

Il en doit être tout autrement pour le Canal de Panama. Dans ces parages, répétons-le, la France est beaucoup plus chez elle. Depuis de longues années, en effet, ce sont nos navires, et, entre tous, les navires du Havre, qui sont en possession de faire la plus grande partie du commerce maritime des côtes occidentales du Pacifique, depuis le Chili jusqu'à l'Orégon. Autant en dirons-nous pour les principaux groupes d'îles rapprochés de cette côte. Eh bien! est-ce qu'il n'est pas nécessaire que nos armateurs, que tous ceux qui s'occupent de navigation et de commerce maritime, comprennent qu'il est d'un intérêt majeur, absolu, pour notre pays,

pour eux, non seulement de conserver cette position, mais de l'étendre, de l'agrandir, de la fortifier, en se tenant prêts à profiter du nouveau Canal, dès la première heure de son ouverture.

Et c'est surtout à nos armateurs du Havre que nous nous adressons. Qu'ils comprennent bien une chose : c'est que s'ils hésitent, s'ils ne se sont pas mis en état de lutter pour garder et augmenter ce qu'ils ont, ils verront, tout de suite, ces rivages, ces pays, le Chili, le Pérou, la Bolivie, la Colombie, le Mexique occidental, la Californie, l'Orégon, Taïti et toutes ces îles, envahis par la flottille des steamers anglais disponible.

Ce sera une lutte; et si nous ne nous sommes ni armés, ni outillés pour la soutenir, nous risquons fort d'être battus, au grand dommage de notre commerce d'exportation et de notre industrie. Donc, ce qu'il faut, en prévision de l'ouverture de cette grande voie entre l'Atlantique et le Pacifique, c'est faire un effort énergique; c'est aviser et se préparer dès à présent, si l'on ne veut aboutir à une situation des plus dangereuses, à de stériles regrets et à des plaintes, comme nous avons un peu trop l'habitude d'en pousser, et qui seraient plus stériles encore.

SUEZ ET PANAMA

Extrait du « Standard ».

Le conseil d'administration de la Compagnie du Canal de Suez a distribué à l'avance à ses actionnaires le volumineux rapport qui sera lu par M. de Lesseps à l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Compagnie, qui sera tenue le 4 courant.

Avec la crise commerciale intense qui a sévi en 1884, le résultat est très satisfaisant, surtout quand on se rappelle que, pendant cette année, l'expédition du Tonkin n'a ajouté presque rien au trafic. Elle n'a occasionné que le passage par le Canal de 46 navires ayant produit à la Compagnie 1,057,538 fr.

La petite infériorité du dividende de cette année est donc due non à une décroissance du trafic, mais aux grandes réductions opérées dans les droits.

Comme, malgré la crise commerciale en 1884, le trafic du Canal a augmenté, la Compagnie s'attend avec certitude à une bien plus grande augmentation lorsque le commerce deviendra plus prospère, et aussi à obtenir graduellement presque tout le trafic qui passe encore par le cap de Bonne-Espérance.

L'augmentation dans le trafic du Canal en 1884 est due à la transformation graduelle des marines marchandes de l'Europe et à leur passage par le Canal résultant de la réduction des droits.

Lorsque M. de Lesseps construisit le Canal et prédit que son trafic serait bientôt de 3 millions de tonnes, on le qualifia de rêveur; et lorsque ce chiffre fut atteint et qu'il prophétisa 6 millions de tonnes, il fut considéré comme un fou audacieux.

Mais maintenant que ce total est atteint, et que M. de Lesseps compte sur une très grande augmentation dans un espace de temps très limité, on ne lui reproche plus d'avoir été trop audacieux dans ses prévisions, mais on dit qu'il a insuffisamment évalué l'accroissement certain du trafic qui doit nécessairement découler du développement du commerce avec l'extrême Orient et de la substitution des vapeurs aux voiliers.

Tel étant le cas, le peuple français en général, et les porteurs d'actions de Panama en particulier, sont curieux de voir à quel point atteindra le trafic du Canal de Panama, qui a, pour ainsi dire, un trafic tout prêt d'environ 6 millions de tonnes, lorsque le canal sera ouvert, dans quelques années.

Extrait du « Der Aktionaer » de Francfort

A l'occasion du si intéressant rapport sur le Canal de Suez, il est naturel de porter son attention sur la Société du Canal de Panama, qui, actuellement dans la première phase de ses travaux, est soumise, comme jadis le commencement des travaux du percement de l'isthme égyptien, aux calomnies de même nature et aux inventions les plus défiantes.

Divers journaux américains se donnent le plaisir facile d'avancer tout ce qui leur est possible contre la construction du Canal, lequel, lorsqu'il sera terminé, procurera aux Etats-Unis plus qu'à tout autre pays des avantages et la prospérité. Quand même les faits donnent un démenti successivement aux calomnies, il en reste toujours quelque chose, suivant le mot de Basile, pour semer quelque peu de défiance. Tandis que déjà une classe très nombreuse de possesseurs d'actions et d'obligations s'est jointe aux premiers souscripteurs de la Compagnie, la grande répartition des actions fournit la meilleure preuve qu'en dépit de tout il ne manque pas à l'entreprise de partisans qui, comme les adhérents primitifs du Canal de Suez, sont résolus à y rester inébranlablement attachés.

La révolution colombienne a aussi été, cela se comprend de soi-même, exploitée contre le Canal, quoique cette insurrection n'ait occasionné aucun dégât matériel réel. Les travaux n'ont subi qu'un préjudice momentané, vu que, par suite d'une attaque erronée des troupes de l'Etat, un groupe affolé d'ouvriers a pris la clef des champs pour un court laps de temps. Après des troubles d'une durée d'à peine dix jours, tout s'est retrouvé dans l'ordre le plus parfait et les entrepreneurs engagés sous de forts cautionnements continuent de nouveau sans arrêt les explosions à la mine et les excavations. M. de Lesseps maintient, sans se laisser ébranler, sa déclaration de pouvoir livrer au trafic le Canal de Panama à l'époque indiquée.

Extrait du « Gaulois ».

Un rapport de Suez, n'est-ce pas, au regard de Panama, une sorte d'épreuve avant la lettre?

Ce qui est arrivé dans l'établissement de ce passage entre la Méditerranée et la mer Rouge s'est reproduit jusqu'à présent et se reproduira plus exactement encore, à l'avenir, dans l'exécution des travaux relatifs à ce passage nouveau d'un océan à l'autre.

En observant la marche du Suez, les actionnaires de Panama écoutent d'avance leur propre histoire. Ce que les petits capitalistes ont gagné d'un côté, sous l'égide de M. de Lesseps, ils ont la très juste confiance de le gagner de l'autre, sous les mêmes auspices, et plus rapidement sans doute; car on sait que le canal de Panama aura, dès le début, le plein de son transit. On ne sera pas obligé, dans cette entreprise, d'attendre, comme à Suez, la transformation d'une partie de la marine marchande.

On a coté sur l'action de Suez 2,160 et 2,140. C'est le même effet que je signalais tout à l'heure sur nos rentes. Tout le monde constate la résistance qu'oppose à la baisse les actions de Panama. Tous les efforts échouent contre cette muraille d'actionnaires confiants, et avec juste raison, en M. de Lesseps. On est à 482; on devrait être au pair, l'action étant dotée d'un revenu statutaire pendant la durée des travaux.

J'ai eu sous les yeux la preuve du puissant effet produit, parmi les intéressés de Panama, par le dernier

rapport de la Compagnie de Suez. Ces résultats si merveilleux ne font pas oublier qu'il y a vingt ans à peine des ingénieurs déclaraient encore impossible l'achèvement du Canal. On le creusera, disait-on; quant à y mettre l'eau, jamais. Il est inutile, n'est-ce pas, d'insister sur ces prévisions. Celles qui sont relatives à Panama se dissiperont de même. Elles disparaîtront devant les faits. Dès maintenant, les actionnaires en sont persuadés; il me semble que c'est l'essentiel.

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale ».

Il est un autre point du rapport que M. de Lesseps nous paraît avoir laissé dans l'ombre volontairement, et qui a, cependant, une importance considérable. Nous voulons parler des conséquences que devait amener et qu'a amenées l'accord administratif établi entre la Compagnie et les armateurs. Les diminutions de taxe ne devant être appliquées, au terme du programme, que relativement à l'augmentation des recettes, les armateurs (anglais, hollandais, belges, représentés au sein du Conseil de la Compagnie universelle) ont un intérêt de premier ordre à voir les recettes augmenter. Et, pesant sur leurs gouvernements respectifs, ces armateurs ont fait, — il suffit de lire attentivement le rapport pour s'en convaincre, — que tous les excellents projets de la Compagnie du Canal depuis si longtemps suspendus, se heurtant à l'impuissance du gouvernement égyptien influencé de toutes parts, — se trouvent, d'un coup, acceptés et appliqués : c'est la mise en exploitation libérale du Canal Ismaïlieh reliant le Caire au Canal maritime et à Port-Saïd; c'est l'agrandissement des superficies du domaine commun (des terrains qui se vendent entre 40 et 120 fr. le mètre); c'est l'organisation du service de distribution d'eau douce, etc., etc. Si bien, — et c'est un calcul qui n'est pas de nous, — que, dans quelques années, ces produits accessoires de l'entreprise pourraient bien payer les charges des emprunts, les services d'obligations, et que les revenus du transit seraient, en entier, du dividende...

C'est là, d'ailleurs, le raisonnement que nous avons entendu faire relativement au canal de Panama, et qui est une des nombreuses expériences du canal de Suez appliquées avec fruit à l'entreprise nouvelle du bosphore américain. Dans la concession du canal de Panama, il y a un article par lequel le gouvernement colombien a concédé à M. de Lesseps, gratuitement, « cinq cent mille hectares de terrains, *avec les mines qu'ils peuvent contenir.* » L'exploitation de ces terrains, de ces mines, des constructions élevées aux deux extrémités du Canal projeté et du chemin de fer, favorisant et desservant un trafic local considérable, devra, dans l'entreprise de Panama, répondre assez vite au service des emprunts, par un système sagement équilibré de « cession » et de « location ». Quand on pense au « désert de Suez, » qui se vend couramment, maintenant, 60 francs le mètre carré de superficie, ou 600,000 francs l'hectare, on se demande combien se vendront les terrains de Panama, aussitôt le Canal ouvert!

Un autre point de comparaison frappe l'esprit à la lecture du rapport de M. de Lesseps. Le promoteur des canaux maritimes rappelle le temps, — bien loin déjà, dit-il, — où l'on supposait que le canal de Suez « pourrait, un jour, avoir un mouvement de 3 millions de tonnes! », et l'époque, ensuite, où l'on traitait de « fous » ceux qui disaient : C'est six millions de tonnes qu'on aura! » Il est vrai qu'à Suez on ne sortait guère du domaine des supputations, et que la mer Rouge étant impraticable aux voiliers, il y avait une incertitude...

La supériorité, à ce point de vue, du canal de Panama, c'est d'avoir un trafic acquis, tout prêt, comme impatient de passer l'isthme coupé, trafic préparé par les chemins de fer en exploitation entre les deux océans, par les grandes Compagnies à vapeur en fonctionnement, par les cabotages innombrables en service.

C'est un mouvement minimum de 7 à 8 millions de tonnes, et qui s'accroîtra beaucoup plus vite, ensuite, que le trafic de Suez, simplement parce que, sans exception, tous les navires quelconques existants pourront passer le canal de Panama, tandis que, pour naviguer avec bénéfices sur la ligne de Suez, il faut absolument des navires neufs, à vapeur, construits spécialement pour cette navigation.

FRETS

Paris, le 15 juin 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Callao)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Isley)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José, Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbons)	22 — 6	
Callao	23 —	
Panama	25 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	25 —	
San-Francisco (Californie)	16 — 6	
Colon (charbons)	14 à 15 —	

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA

Société anonyme au capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 24 Juin 1885

—

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont convoqués en Assemblée générale ordinaire pour le 24 juin 1885, à trois heures de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale de la Compagnie, 46, rue Caumartin, ou chez un de ses correspondants en France ou à l'étranger.

La justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Par ordre du Conseil,

Le secrétaire général,

E. MARTIN.

Les portes seront ouvertes à 2 heures.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'Assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les Actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'Assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'Administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 30 MAI AU 15 JUIN 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
30 mai . .	477.50 478.75 480 477.50 480	en liq. : ... au 15 : 480	396.25 397 398 393 398.50	230.25 230 230.25	305	305
1er juin . .	480	en liq. : 480 au 15 : ...	398	230.25	305 304 305	304.50
2 — . .	480 481.25 482.50 485 482.50 480	en liq. : 482.50 au 15 : 482.50 480	400 398 398	230	305	304.75 305
3 — . .	481.25 482.50 481.25	en liq. : ... au 15 : 482.50 481 25	398	230.25	305 304.50 304	304 303 304
4 — . .	480 481.25 482.50	en liq. : .. au 15 : 482.50 481 25	399.50 398 400	230 230.50 231 230 230.50 230	305 305.25	304 304.25 303.75
5 — . .	482.50 483.75 482.50 481.25 480	en liq. : ... au 15 : 481.25 482 50 481.25	400 401.50 405 402.50 400 402.50	230 230.50 231 232	305 306	304 305
6 — . .	481.25 480 482.50	en liq. : ... au 15 : 482.50	400 401.25 402.50 401.25	232.50	305.75	305
7 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
8 — . .	482.50 481.25 480	en liq. : ... au15 : 480 481.25	401 402.50 401 401.25 402 50	232.50	306 307 308.50	305 306
9 — . .	482.50	en liq. : ... au 15 : 481.25 482.50	402.50 402 401.25	232.50 233 234	308.50 309 310 308.50 307 308.50 309	310
10 — . .	482 50 481 25 482.50 481.25	en liq. : ... au 15 : ...	402.50 403 405 403	234 235	308 309	310 307.50
11 — . .	482 50 481 25 482.50	en liq. : ... au 15 : 481.25 480	401.25 405 404 403	235	309 308	307.50
12 — . .	482.50	en liq. : ... au 15 : 481.25	403 402.50 403.50 403 402.50 403 403.50	232.50 232.75	309 309.50 308.50	307.50
13 — . .	481.25 480	en liq. : ... au 15 : 481.25	405 404	230	309.50	307.50
14 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
15 — . .	481 25 482.50 480 482.50 483.75	en liq. : ... au 15 : 482.50 483.75	408 407.50 408 410 408 407 408.50 410	235 230.50 232.50	307.50 306 305	305

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 141. Mercredi 1er Juillet 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA
Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 29 Juillet 1885

CONVOCATION

MM. les actionnaires sont informés que, vu l'insuffisance du nombre des titres déposés dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire convoquée pour le 24 juin 1885 n'a pu avoir lieu, et qu'elle a été remise au mercredi 29 *juillet* 1885, à *trois heures* de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

L'Assemblée convoquée pour le 29 juillet délibérera, quel que soit le nombre des titres représentés, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première assemblée.

Pour voter ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale de la Compagnie, 46, rue Caumartin, ou chez un de ses correspondants en France ou à l'étranger.

Les cartes d'admission délivrées pour le 24 juin seront valables pour le 29 juillet, et le dépôt des actions continuera à être reçu jusqu'au 23 juillet.

Par ordre du Conseil,
Le secrétaire général,
E. MARTIN.

Les portes seront ouvertes à 2 heures.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'Assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les Actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'Assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'Administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

CINQUIÈME TIRAGE — 15 JUIN 1885
174 OBLIGATIONS

Le cinquième tirage des obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le lundi 15 juin 1885, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, nº 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 174 obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

66.276	à	66.300	25
101.451	à	101.475	25
107.126	à	107.149	24
109.551	à	109.575	25
133.426	à	133.450	25
155.526	à	155.550	25
226.301	à	226.325	25
			174

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du mercredi 15 juillet 1885, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, nº 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des titres sortis aux quatre premiers tirages et non présentés au remboursement.

41351 — 41352 — 41367 — 80759 — 80765 — 80766 — 80768 — 80769 — 164626 — 184048 — 184049 — 184050

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 au 29 juin 1885.

(Opp. 336). — Sur quatre actions au porteur, nºs 514,757, 514,758, 515,925 et 545,358.

(Opp. 337). — Sur un certificat d'inscription nominative d'action nº 5,955, pour une action.

(Opp. 338). — Sur deux obligations provisoires 3 °/₀, libérées, nºs 264,635 et 264,814.

(Opp. 339). — Sur une obligation 3 °/₀, au porteur, nº 69,712.

(Opp. 340). — Sur quinze obligations 3 °/₀, au porteur, nºs 114,244 à 114,258.

(Opp. 341). — Sur deux actions au porteur nºs 48.121 et 215.223.

(Opp. 342). — Sur deux obligations 3 °/₀ au porteur nºs 565.997 et 565.998.

(Opp. 343). — Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nºs 576.504 à 576.508.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 29 juin 1885.

(Opp. 299). — Mainlevée partielle sur 13 obligations 3 °/₀, au porteur, nºs 36,604 à 36,612, et 36,617 à 36,620.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires, pour 1885, aura lieu le 29 juillet prochain.

Aux termes des statuts, la première convocation n'ayant pas réuni le nombre d'actionnaires voulu pour que l'assemblée pût statuer valablement, la deuxième réunion annoncée sera régulièrement constituée, quel que soit le nombre des actionnaires présents.

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *Pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

Nous engageons vivement les actionnaires de la Compagnie à assister à l'assemblée du 29 juillet ou à s'y faire représenter : l'administration ayant décidé de faire distribuer à l'avance le *Rapport* qui sera lu à l'assemblée, ce Rapport ne pourra nécessairement être envoyé qu'aux actionnaires qui, ayant déposé leurs titres, conformément aux statuts, se proposent d'assister en personne à la réunion, ou bien d'y envoyer un représentant.

Nous disions, dans le dernier numéro paru du *Bulletin* (15 juin) : « Les documents au moyen desquels se fait le relevé du cube mensuel extrait et qui sont actuellement parvenus à l'administration relativement au mois de mai ne permettent pas de donner un chiffre définitif précis ; mais ils suffisent cependant pour affirmer, contrairement à des nouvelles inexactes publiées, que malgré l'incident grave et fort heureusement exceptionnel, survenu à la Culebra dans les premiers jours de mai, incident dont nous avons entretenu nos lecteurs, et qui a amené une suspension de travail, sur ce point, pendant une certaine durée de trouble, — le cube effectué en mai sera de 750,000 mètres cubes environ, très peu inférieur, on le voit, au cube d'avril, lequel était en augmentation de 148,000 mètres sur le cube du mois précédent. »

Et nous ajoutions :

« L'ensemble des travailleurs inquiétés par l'incident de la Culebra, et qui avaient abandonné le chantier, n'a pas dépassé le chiffre total de 500 hommes. Des dispositions immédiates avaient été prises d'ailleurs pour ramener les ouvriers partis ou en recruter de nouveaux. »

Des renseignements plus récents nous permettent de compléter cette dernière information. L'abandon du chantier de la Culebra s'est prolongé plus que nos correspondants ne nous l'avaient d'abord indiqué ; ou, pour mieux dire, la panique, qui s'est manifestée sur ce seul point de l'isthme, a été très grande. Un rapport communiqué par l'entrepreneur à l'administration, constate, en effet, que pendant la journée qui a suivi l'incident, cinquante hommes seulement se trouvaient sur les lieux, y compris les vingt-deux ingénieurs menant l'entreprise, lesquels étaient demeurés à leur poste.

La panique a cessé, le calme est revenu, le chantier a repris son activité, et malgré ce fait grave,

qui a profondément troublé les travailleurs de la Culebra pendant la première quinzaine de mai, l'ensemble du cube total extrait pendant le mois, dans l'Isthme, est supérieur au cube extrait en avril.

Le cube d'avril avait été de . . . 775.000 mèt.
Le cube effectif de mai a été de . 798.000 mèt.
Nos prévisions du 15 juin sont donc dépassées.

Voici le relevé du cube mensuel depuis janvier 1885 :

Janvier.	550.000	mètres.
Février.	590.000	—
Mars	627.000	—
Avril.	775.000	—
Mai.	798.000	—

Les entrepreneurs du chantier de la Culebra ont bien voulu nous communiquer un télégramme de leur ingénieur, en date du 28 juin, duquel il résulte que « les ouvriers reviennent au chantier ». Cette dépêche, privée, se terminait par ces mots : « Le cube s'accroît journellement ».

L'ingénieur principal de ces entrepreneurs, M. Van Seters, qui était venu en France, appelé par ses directeurs, pour arrêter le plan d'exécution, après avoir terminé l'organisation du chantier, retournant à son poste, doit s'embarquer à Southampton pour Colon le 3 juillet, avec vingt ingénieurs nouveaux, engagés pour l'entreprise anglo-hollandaise.

M. Dingler, le Directeur Général des travaux de l'Isthme, est arrivé à Saint-Nazaire le 24 juin.

Il a été débarqué 1,200 tonnes de matériel et approvisionnement, à Colon, pendant la première quinzaine de juin.

Il a été expédié d'Europe, depuis le 15 juin :

759 tonnes de charbon;
303 tonnes de briquettes;
7,200 caisses de poudre comprimée, en cartouches, d'un poids total de 225,003 kilogrammes;
120 barils de mèches de mineur.

Un clapet à vapeur est parti le 17 juin de Renfrew pour se rendre à Panama par le détroit de Magellan.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 17 juin, sur steamer « Moselle ».

MM. Audibert (Jules),
Audibert (Louis),
Bellati (Antonio),
Brati (Giovanni),
Reda (Dominico),
Reda (Tomasso).

SUEZ ET PANAMA

Extrait du « Bulletin du Crédit. »

En ce qui touche l'exécution, la marche des travaux à Panama ne diffère pas de ce qu'elle a été à Suez. On a même pu s'armer bien plus vite de l'outillage nécessaire. Nous avons bien souvent entendu dire qu'à Suez l'extraction avait été surtout opérée pendant les 18 derniers mois. Dans les années précédentes on cherchait, on étudiait le terrain, on appliquait des découvertes et ce n'est qu'après une longue suite de tâtonnements et d'efforts que l'on a pu attaquer vraiment le canal, avec la certitude de l'exécuter dans des conditions industrielles. Ces détails là sont oubliés, ils n'en formeront pas moins un des plus brillants chapitres dans l'histoire de l'art et de la science de l'ingénieur au XIXe siècle. A Panama, quoi qu'on en dise, la situation est bien moins difficile. Des entreprises particulières sont installées sur tout le tracé du canal. Les chantiers sont organisés ; ils ont leur matériel à pied d'œuvre. Et l'outillage de la Compagnie elle-même forme une réserve qui assure l'exécution des contrats.

Nous n'affirmerons pas que parmi ces vingt entrepreneurs il n'y aura pas une défaillance, qu'il n'y aura pas un mécompte sur un point ou sur l'autre. Mais si on a pris des précautions, c'est en vue d'une éventualité semblable. Un canal entre les deux Océans, auquel il faut ouvrir un passage à travers la Cordillière des Andes, ne se fait pas aussi aisément qu'un canal d'arrosage dans le Dauphiné ou le Comtat. Ce qui doit donner toute certitude pour l'avenir, c'est que les travaux avancent suivant les prévisions de la Compagnie. Le Directeur Général des travaux, M. Dingler, ne disait-il pas dans une de ses dernières dépêches :

« J'envisage la situation avec une confiance que j'espère faire partager à tous. »

Le canal fait, Suez, je le répète, nous montre comment fonctionnent et s'achèvent ces œuvres-là. Les lecteurs du *Bulletin du Crédit* n'ont certainement pas oublié le tableau si curieux que nous avons publié sur l'état des dépenses et des recettes depuis l'ouverture du canal. En quinze années d'exploitation, les dépenses sont restées immobiles. Dès 1870, elles ont été de 18,863,000 francs ; elles se sont retrouvées, en 1883, à 18,950,000 francs. Les recettes, au contraire, ont suivi la marche ascendante la plus rapide. De 1870 à 1883, elles ont passé de 9 millions à 68 millions; elles ont augmenté de 750 pour cent.

Voilà donc la loi de fonctionnement bien établie, les recettes peuvent s'accroître et de la façon la plus rapide qu'il soit possible d'imaginer, les dépenses demeurent stationnaires. Nous en trouvons dans le tableau même que nous venons de citer une preuve à la fois bien particulière et bien convaincante. De 1879 à 1880, soit d'une année à l'autre, les produits du transit ont augmenté tout à coup de plus de 33 0/0. La Compagnie avait encaissé, en 1879, une somme de 30 millions ; elle a perçu l'année suivante 41 millions. Supposez un pareil afflux de marchandises survenant dans l'entreprise de transport la plus admirablement outillée, toute l'organisation en serait troublée, et pour longtemps. On admet en temps prospère pour les Compagnies de chemins de fer, par exemple, une augmentation moyenne de 3 0/0 par an. A Suez, rien n'a été dérangé. La comptabilité a fonctionné pour 4 millions de tonnes comme pour 3 millions. Les dépenses de l'exercice se sont accrues de 800,000 francs, pour 11 millions de recettes en plus : 17 millions au lieu de 16,200,000 francs.

Ce qu'il faut conclure des faits acquis par l'expérience, c'est que dans l'exploitation des canaux maritimes ou interocéaniques, la dépense est fixe, tandis que la recette peut s'élever indéfiniment. On conçoit dès lors combien de telles conditions doivent être favorables à la progression des bénéfices nets.

Il est un troisième point que le dernier rapport du Suez permet de fixer nettement. En présence de l'augmentation du trafic, on pouvait se demander si le compte de premier établissement pourrait jamais être fermé et s'il ne faudrait pas s'attendre après des élargissements successifs à être contraint, un jour où l'autre, d'établir une seconde voie.

C'est précisément à cette question que répondent les décisions de la commission consultative internationale. Le problème lui avait été posé, sans aucune réserve, dans trois projets principaux : l'un, consistant en l'élargissement pur et simple du canal maritime ; l'autre, en la création d'un deuxième canal, parallèle au canal actuel; le troisième, mixte, c'est-à-dire prévoyant l'élargissement sur une partie du parcours et deux voies séparées sur une autre partie.

La sous-commission technique, la commission plénière ont délibéré l'une après l'autre et elles sont arrivées à une même solution : il suffira de procéder à l'élargissement pur et simple du Canal.

Les travaux à exécuter dans une période plus ou moins longue, impliquent une dépense de 203 millions, — 209, avec les 6 millions du canal d'eau douce d'Ismaïlia à Port-Saïd. Mais ces dernières améliorations réalisées, ce sera tout. Ainsi que l'a dit le président de la commission plénière : Lorsque la Compagnie aura exécuté ces travaux elle pourra répondre par un *non possumus* absolu à toutes demandes d'amélioration nouvelle; — et cela, lors même que le trafic s'élèverait à 15, 18 ou 20 millions de tonnes.

Disons donc que ces grands passages d'une mer à l'autre ne doivent pas être incessamment élargis et améliorés. On peut décrire pour eux une forme définitive après laquelle le compte des dépenses de premier établissement se trouve clos. A cet égard, ce qui s'est passé à Suez se reproduira à Panama, et dans des proportions moindres parce qu'il n'y a pas d'écluses et que les ingénieurs ont été moins gênés dans l'établissement du tracé primitif. Nos lecteurs peuvent le croire, tous les chiffres que l'on met en avant pour les opposer à ceux de la Compagnie ne sont que de la fantaisie malveillante.

Sur ces trois points essentiels, l'exécution, le fonctionnement, l'achèvement du Canal, on voit quelles solutions Suez apporte à Panama. Elles sont toutes rassurantes pour les intérêts des actionnaires. Nous aurons, à l'aide du rapport de M. de Lesseps, d'autres questions à examiner.

Extrait du « Nouvelliste du Nord et du Pas-de-Calais. »

Il a été fait des calculs fort intéressants et précieux à méditer. Le Canal de Suez a coûté 500 millions. Or, les actionnaires et les obligataires ont déjà touché 1,200 millions, et les revenus sont en progression régulière.

En outre, et en sus, la valeur réalisable du capital est également de 1,200 millions.

C'est-à-dire que les intéressés ont, à l'heure où nous sommes, retrouvé juste cinq fois leur mise de fonds. Le succès dépasse de beaucoup les prévisions premières de M. de Lesseps, prévisions qui, cependant avaient trouvé tant d'incrédules.

Rapprochons de ces résultats les calculs faits par le même homme instruit de toutes les écoles faites et fort de toute l'expérience acquise, pour une seconde entreprise semblable : le Panama.

Le canal de Panama doit coûter deux fois plus que celui de Suez ; mais il rapportera le triple et il aura le très grand avantage de servir surtout au trafic des produits français.

En effet, le canal de Suez a ouvert l'Asie que les Anglais avaient depuis longtemps en monopole, tandis que le canal de Panama ouvre l'océan Pacifique, dont les côtes sont peuplées d'hommes de la race latine, que les produits français seuls peuvent satisfaire. Le canal de Panama est donc une œuvre doublement nationale.

Extrait du « Moniteur des Consulats. »

Les Américains, qui sont gens pratiques, se rallient au tracé du Panama, et font des préparatifs immenses pour profiter de leur situation dès le premier jour de l'ouverture du Canal, cherchant à dérober aux Anglais leur suprématie commerciale.

La transformation des voiliers en vapeurs s'effectue tous les jours davantage, et le Panama profitera tout de suite de cet avantage qui n'a pu se faire sentir à Suez dès le début.

Quand on songe que l'économie de temps et d'assurance que feront les navires en passant par le canal de Panama sera égale à 80 fr. par tonne, et que la distance économisée par cette voie sera de 3,000 lieues ;

Quand on songe que le jour de son ouverture sera une source d'économie de plus de 600 millions de francs pour les 8 millions de tonnes qui constituent le trafic annuel entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique ;

Que ces 8 millions de tonnes, en accomplissant aujourd'hui un trajet de 16,000 lieues par le cap Horn, nécessitant une navigation de six mois, arriveront à destination en vingt jours; que le bénéfice certain, assuré dès la première année à raison de 15 fr. par tonne, sera de 120 millions de francs au profit de la Compagnie de Panama, on ne s'étonnera plus du nombre toujours croissant de ceux qui se rallient à cette vaste conception et du terrain que perdent tous les jours ses détracteurs.

Extrait du « Gaulois ».

L'accident qui vient d'interrompre ce passage pendant huit à dix jours est le plus grave qui pût arriver au Canal. Un vaisseau même sombrant à pic dans la traversée n'aurait pas causé des embarras égaux à la Compagnie ; on le sait presque par expérience, puisque le fait s'est produit à Port-Saïd. Le relèvement du navire n'a pas coûté plus de quatre jours de travail.

Mon incompétence en matière maritime m'empêche d'entrer dans les détails. On se rend pourtant bien compte qu'avec un bâtiment, les voies d'eau étant aveuglées, il s'agit de faire agir des pompes puissantes. L'allègement est immédiat.

Mais une drague qui coule, c'est tout autre chose ; c'est un poids mort qui tombe au fond de l'eau. Il faut, pour ainsi dire, le broyer et le retirer pièce à pièce. On y a travaillé tout de suite, mais prudemment, car la dynamite n'est pas un agent inoffensif et, pour aller trop vite, on courait le risque de causer des entraves graves et durables à la navigation.

M. de Lesseps a donc pris une de ces résolutions qui conviennent à sa nature. Sur ses ordres, on a créé littéralement une voie nouvelle, qui a une longueur de 400 mètres, — 200 mètres pour tourner l'obstacle, et 100 mètres d'accès dans les deux sens ; l'élargissement du canal sur ce point, est de 20 mètres. L'accident est arrivé dans la soirée du 10, et les navires ont recommencé à passer le 22.

Voilà ce que la Compagnie a fait en dix jours, sous l'impulsion de sa direction de Paris, avec ses ressources

ordinaires, son personnel, son matériel. Cela vaut bien un éloge. Si on garde cette puissance d'organisation dans une entreprise toute faite et qui fonctionne en quelque sorte toute seule, que ne doit-on pas faire dans une œuvre nouvelle comme Panama, où tout stimule la merveilleuse énergie de M. de Lesseps et de ses auxiliaires.

En 10 jours, comme le fait remarquer le rédacteur du *Gaulois*, le Canal de Suez a été élargi de 20 mètres sur une longueur de 400 mètres ; ce fait prouve combien ont été perfectionnés les engins de dragage employés dans les commencements de la construction du Canal de Suez. Chaque jour l'art de l'ingénieur apporte de nouveaux perfectionnements aux puissants appareils d'excavation et ainsi se trouve justifiée la conclusion de l'article que nous venons de reproduire.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de novembre 1884 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon....	21°5	35°5	27°8	80 2	640mm3	21
Gamboa..	19 0	32 8	26 0	85 5	156 5	22
Naos.....	21 0	34 4	27 2	85 5	179 2	15
Totaux.	61 5	102 7	81 0	251 2	976 0	58
Moyennes	20 5	34 2	27 0	83 7	325 3	19

La température s'est encore un peu relevée par rapport au mois d'octobre, sauf à Naos, où elle s'est à peu près maintenue au même chiffre. Le relèvement est surtout sensible à Colon, où il est de 2°7. Pour la première fois depuis qu'on est dans la saison des pluies, la température mensuelle de Colon surpasse celle de Naos, et c'est à Gamboa que cette température est la plus faible. Les écarts journaliers se maintiennent à peu près entre les mêmes limites dans les trois stations.

La température de l'eau de la mer s'est un peu relevée sur l'une et l'autre côte, et à peu près de la même quantité. Elle est de 27°9 à Colon, 26°3 à Naos. L'écart entre ces deux températures est, comme on voit, à peu près le même qu'en octobre.

L'humidité a augmenté sensiblement en novembre, sauf à Naos, où la diminution est insignifiante. L'augmentation existe surtout pour Colon, à cause probablement de la grande quantité de pluie qui y est tombée.

Ce mois a été bien moins pluvieux à Naos et surtout à Gamboa, que le mois d'octobre. Mais l'inverse a lieu, d'une façon très marquée, pour Colon; le chiffre de 640mm3, relevé dans cette station n'a été dépassé jusqu'ici qu'une seule fois et de 6mm seulement, en août 1883. Il faut remarquer en outre que, dans ce dernier mois, il y a eu 27 jours de pluie, tandis qu'en novembre 1884, il n'y en a eu que 21. Cette grande quantité d'eau tombée à Colon est répartie à peu près uniformément pendant les 22 premiers jours du mois, le jour de la plus forte pluie ayant été le 20, qui a donné 74mm2, chiffre souvent dépassé d'ailleurs à Colon et même à Gamboa. Ensuite, jusqu'à la fin du mois, quelques jours se sont passés sans pluie, surtout à Naos, et l'on ressent évidemment l'approche de la saison sèche.

Le Chagres n'a éprouvé qu'une seule crue un peu importante, qui a duré, on peut dire, du 20 au 23, mais avec des oscillations considérables. C'est ainsi qu'à Gamboa, le niveau, dans l'oscillation la plus forte, a monté de 3m71, entre le 22 à 2 heures du soir et le 23 à 2 heures du matin; ce dernier jour 23, à 4 heures du soir, il avait déjà baissé de 3m33.

Le régime du vent en novembre a été, jusque vers le 20, celui de la saison des pluies, c'est-à-dire que le vent a été faible presque constamment, variant en direction du jour à la nuit. A Gamboa, comme toujours, les calmes ont été fréquents pendant la nuit. Pendant le dernier tiers du mois, l'alizé du Nord a fait son apparition, qui a été accompagnée de cessations momentanées de pluie.

Marégraphie. — Le tableau suivant fait connaître les mouvements les plus accentués de la marée :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	— 0m21	0m 39	0m 46
Naos.................	0 04	6 05	5 93

Ces mouvements sont un peu plus considérables qu'en octobre, mais n'ont rien d'anormal.

OBLIGATIONS 4 0/0

CINQUIÈME ET DERNIER VERSEMENT
ÉCHANGE DES TITRES

Les porteurs d'obligations 4 0/0 actuellement libérées de 250 francs, ont à effectuer, du 1er au 5 juillet 1885, un versement de 83 francs 10 centimes par titre (timbre-quittance compris).

Les porteurs de ces titres sont informés que ces obligations provisoires seront en même temps échangées sans frais contre des obligations définitives au porteur ou nominatives, au choix des propriétaires.

Ce versement et cet échange se feront aux guichets de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

PAYEMENT

DU NEUVIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'Actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont préve-

nus que le coupon d'intérêt n° 9, échéant le 1er juillet 1885, sera payé, à partir du mercredi 1er juillet, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

5 fr. 91, *impôts déduits*, par action nominative,

Et de :

5 fr. 668, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

PAYEMENT

DU SIXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 O/O

Les porteurs d'Obligations de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 6, échéant le 15 juillet 1885, sera payé à partir du mercredi 15 juillet, au siège social de la Compagnie, 46, rue Caumartin, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 706, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

TITRES FRAPPÉS D'OPPOSITION

A LA DATE DU 25 JUIN 1885

PARTS DE FONDATEURS

OPPOSITIONS sur dixièmes de parts de fondateurs

150 — 1414 — 5861 — 6653.

ACTIONS

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er juillet 1881) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

309583 — 309584

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 1er juillet 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

16446 — 16447 — 16448 — 16449 — 16450 —
16451 — 16452 — 16453 — 16454 — 16455 —
16456 — 16457 — 16458 — 16459 — 16460 —
21837 — 21838 — 21839 — 21840 — 21841 —
21842 — 21843 — 21844 — 21845 — 21846 —
21847 — 21848 — 21849 — 21850 — 21851 —
21852 — 21853 — 21854 — 21855 — 21856 —
21857 — 21858 — 21859 — 21860 — 21861 —
21862 — 21863 — 21864 — 21865 — 21866 —
84592 — 119333 — 139840 — 182198 — 184918 —
260265 — 260266 — 262368 — 262369 — 262370 —
262371 — 262372 — 262373 — 277431 — 454500 —
454501 — 454502 — 454719 — 454720 — 500801 —
500802 — 500803 — 500804 — 500805 — 500806 —
500807 — 500808 — 500809 — 500810 — 500811 —
500812 — 500813 — 500814 — 500815 — 500816
500817 — 500818 — 500819 — 500820 — 500821 —
500822 — 500823 — 500824 — 500825 — 505737 —
505738 — 526006 — 526007 — 526008 — 526009 —
567541 — 567542 — 567543 — 567544 — 567545 —
596969 — 596970 — 596971 — 596972 — 596973 —
596974 — 596975 — 596976 — 596977 — 596978 —
596979 — 596980 — 596981.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Échéance du 1er juillet 1883) d'actions au porteur.

381827 — 381829 — 443823 — 443824 — 443825 —
443826 — 443827 — 443828.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 80039 — 87537 — 90746 —
90747 — 90748 — 90749 — 90750 — 90751 —
90752 — 90753 — 90754 — 90755 — 90756 —
98531 — 98532 — 102794 — 198838 — 216813 —
216814 — 326366 — 326367 — 326368 — 326369 —
326370 — 326371 — 326372 — 326373 — 326374 —
326375 — 418048 — 418049 — 418051 — 418052 —
427772 — 427773 — 427774 — 427775 — 427776 —
427777 — 427778 — 427779 — 427780 — 427781 —
427808 — 427809 — 427810 — 427811 — 427854 —
427855 — 427856 — 427857 — 427867 — 427868 —
427869 — 427870 — 427871 — 427911 — 427912 —
427913 — 427914 — 427915 — 427916 — 427917 —

427918 — 427919 — 427920 — 427921 — 427922 — 427923 — 427924 — 427925 — 427926 — 427927 — 427928 — 427929 — 427930 — 427931 — 427932 — 427933 — 427934 — 427935 — 427936 — 427937 — 427938 — 427939 — 427940 — 427941 — 427942 — 494434 — 494435 — 494436 — 494437 — 494438 — 494519 — 494520 — 529327 — 529328 — 529329 — 529330 — 529331 — 529332 — 529333 — 529334 — 529341 — 529342 — 529887 — 529888 — 529889 — 529905 — 529906 — 529907 — 529908 — 529909 — 529910 — 529911 — 531514 — 531515 — 531516 — 531517 — 531518 — 531519 — 531520 — 531521 — 531522 — 531523 — 531524 — 531525 — 531526 — 531527 — 531528

OPPOSITIONS sur coupons n° 7
(Echéance du 1er juillet 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 508558 — 508559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 8
(Echéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur

42039 — 42040 — 42041 — 48791 — 94419 — 94420 — 94421 — 124276 — 124277 — 211641 — 211642 — 211643 — 262685 — 492245 — 492246 — 492247 — 492248 — 492249 — 492476.

OPPOSITIONS sur coupons n° 9
(Echéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur.

350483 — 350484 — 350485 — 350486 — 350487 — 350488 — 350489 — 350490 — 350491 — 350492 — 350493 — 350494 — 350495 — 350496 — 350497 — 350498 — 350499 — 350500 — 350501 — 350502.

OPPOSITIONS sur Actions au porteur.

16362 — 20644 — 20645 — 20646 — 20647 — 20648 — 20649 — 20650 — 20651 — 20652 — 20653 — 21760 — 33150 — 33151 — 33152 — 38715 — 38716 — 38717 — 38718 — 38719 — 38720 — 38721 — 38722 — 38723 — 47207 — 76554 — 76555 — 76556 — 79126 — 79127 — 79128 — 79129 — 79130 — 79131 — 80795 — 80796 — 144234 — 145716 — 306190 — 308233 — 310727 — 310728 — 310729 — 310730 — 310731 — 310732 — 325356 — 325357 — 355741 — 372814 — 372815 — 374383 — 374384 — 374386 — 374387 — 413594 — 413595 — 413596 — 413597 — 413598 — 413599 — 417205 — 420890 — 444742 — 447579 — 469171 — 469172 — 469685 — 469686 — 489822 — 489823 — 491668 — 498473 — 514757 — 514758 — 515925 — 519942 — 519943 — 521432 — 521433 — 521434 — 521435 — 521436 — 521437 — 545358 — 546617 — 572239 — 572240.

OPPOSITIONS sur Certificats d'inscription nominative d'actions.

3139 pour quarante actions. — 4059 pour quarante actions. — 4563 pour vingt actions. — 4660 pour quatre actions. — 4774 pour quatre actions — 5245 pour deux actions. — 5492 pour quatre actions. — 5950 pour une action. — 5955 pour une action. — 5985 pour cinq actions. — 6365 pour trois actions. — 8339 pour vingt-deux actions. — 8800 pour deux actions. — 9063 pour une action. — 10786 pour une action. — 12928 pour deux actions. — 16915 pour deux actions.

OBLIGATIONS 5 0/0

OPPOSITIONS sur coupons n° 3
(Echéance du 15 janvier 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

151462 — 224514

OPPOSITIONS sur coupons n° 4
(Echéance du 15 juillet 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

126179 — 126180 — 193793.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5
(Echéance du 15 janvier 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

36731 — 36732 — 102661 — 102662 — 102663 — 102664 — 102665 — 102666 — 102667 — 102668 — 102669 — 102670.

OPPOSITIONS sur obligations de 500 fr. 5 0/0 au porteur.

15955 — 15956 — 15957 — 15958 — 15959 — 15962 — 34278 — 34339 — 34340 — 44730 — 44731 — 45574 — 45575 — 52864 — 80233 — 107614 — 108166 — 139971 — 139972 — 139973 — 139974 — 139975 — 139976 — 139977 — 139978 — 139979 — 139980 — 139981 — 139982 — 145056 — 145057 — 170709 — 170710 — 170711 — 191789 — 191790 — 191791 — 191792 — 191793 — 202679 — 240639 — 240640 — 240641 — 240642 — 244293 — 248373 — 248374 — 248375.

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 5 0/0.

136 pour trois obligations. — 154 pour une obligation. — 1607 pour dix obligations — 1637 pour vingt et une obligations. — 2506 pour quatre obligations.

OBLIGATIONS 3 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires.

10896 — 15452 — 33789 — 36637 — 48861 — 49254 — 72463 — 72464 — 99826 — 116968 — 119826 — 130118 — 158903 — 158904 — 158905 — 182168 — 182457 — 229397 — 229398 — 232515 — 238496 — 238497 — 238498 — 238499 — 238500 — 240674 — 240675 — 242988 — 245698 — 246788 — 255351 — 259220 — 261769 — 261770 — 261771 — 261772 — [illegible] — [illegible] — [illegible] — 261776 — 261777 — 261778 — 261779 — 261780 — 261781 — 261782 — 261783 — 261784 — 261785 — 264 35 — 264814 — 270641 — 270642 — 270643 — 270644 — 270649 — 299413 — 302609 — 302610 — 351375 — 351376 — 397072 — 397073 — 397074 — 397075 — 397076 — 397077 — 397078 — 397079 — 397080 — 397081 — 413098 — 413099 — 415188 — 415189 — 417775 — 417776 — 425643 — 435043 — 435044 — 435045 — 435046 — 435047 — 474681 — 474682 — 474683 — 474684 — 474685 — 474686 — 478222 — 478223 — 478224 — 478225 — 496381 — 496382 — 496383 — 496384 — 516626 — 516627 — 516628 — 516629 — 516630 — 516631 — 516632 — 516633 — 555557 — 583840.

OPPOSITIONS sur coupons n° 1
(Echéance du 15 avril 1885), d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

457152 — 457153 — 457154 — 457155 — 457156 — 457157 — 457158 — 457159 — 457160 — 457161 — 485435.

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur (Titres définitifs)

23591 — 23592 — 23593 — 23594 — 23595 — 23596 — 23597 — 23598 — 23599 — 23600 — 34938 — 36613 — 36614 — 36621 — 36622 — 36623 — 69712 — 92755 — 110127 — 110128 — 110129 — 110130 — 110131 — 110132 — 114244 — 114245 — 114246 — 114247 — 114248 — 114249 — 114250 — 114251 — 114252 — 114253 — 114254 — 114255 — 114256 — 114257 — 114258 — 270962 —

344403 — 344404 — 344405 — 344406 — 344407 — 344408 — 344409 — 344410 — 344411 — 412345 — 418658 — 418659 — 418660 — 419133 — 419134 — 515077 — 574010.

OBLIGATIONS 4 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

19944 — 19945 — 19946 — 19947 — 19948 — 19949 — 19950 — 19951 — 19952 — 19953 — 19954 — 19955 — 19956 — 19957 — 19958 — 19959 — 19960 — 19961 — 19962 — 19963 — 33731 — 33732 — 92060 — 92061 — 92062 — 92063 — 94396 — 94397 — 102737 — 106379 — 106380 — 110924 — 135528.

OPPOSITIONS sur coupons n° 1 (Echéance du 1er avril 1885), d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

1189 — 1190 — 16318 — 16319 — 16320 — 16321 — 16322 — 16323 — 16324 — 16325 — 16326 — 16327 — 16328 — 16329 — 16330 — 16331 — 16332 — 16333 — 16334 — 16335 — 16336 — 16337 — 16338 — 16339 — 16340 — 16341 — 16342 — 19377 — 19378 — 19379 — 19380 — 19381 — 19382 — 19383 — 19384 — 19385 — 19386 — 19387 — 19388.

OPPOSITIONS sur coupons n° 2 (Echéance du 1er octobre 1885), d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

16318 — 16319 — 16320 — 16321 — 16322 — 16323 — 16324 — 16325 — 16326 — 16327 — 16328 — 16329 — 16330 — 16331 — 16332 — 16333 — 16334 — 16335 — 16336 — 16337 — 16338 — 16339 — 16340 — 16341 — 16342.

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur (Titres définitifs).

4069 — 4070 — 5187 — 5188 — 5189 — 52548 — 52549 — 197318.

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 30 JUIN 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
16 juin ..	482.50 483.75 485	en liq. : 485 486 25 au 15 : 485 486.25	407.50 407 408 409 409.75 410	232 230.50 231 232 232.50 233	308 305	305
17 — ..	485 486.25 487.50 486.25 487.50	en liq. : ... au 30 : 485	410	234.50	307.50 306 305.75	305 307.50
18 — ..	485 483.75 485	en liq. : ... au 30 : 485	410	232.50 232 231.50 231 232.50	306	305
19 — ..	486.25 487.50 485	en liq. : ... au 30 : 485 486.25	410	234.50 234 234.75 235	307.50 306.50 306 305.75	306 305
20 — ..	486.25 485	en liq. : ... au 30 : 486.25	410	234.75 235	306.50 307.50 308 309 309.50 307.50 306 50	307.50 305 307.50 305
21 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
22 — ..	485 483.75	en liq. : ... au 30 : 485	405	231.50 232	306 306.50	305 307.50
23 — ..	485 483.75 485	en liq. : ... au 30 : 487.50	405 407.50 405	233 234 233 232.75	306.50 306	305 306
24 — ..	485 483.75	en liq. : ... au 30 : 485	405 403 405	233 232	306.50 306 305.25	305 304
25 — ..	485 482.50 483.75 486.25 483.75	en liq. : ... au 15 : 483.75	405 404.50 407 403	232 231.25	305.50 305	305.50 304
26 — ..	483.75 485 483.75	en liq. : ... au 30 : 485 483.75	403 404	232.50 231	305 304.50 305 304.50 304	304 302 303 302 303 304 303
27 — ..	485 486.25	en liq. : ... au 30 : 483.75	404.75	232 231 230.50	304 303 302 50 302 300 302 301 300	302 301 300.50 301 302 300.50
28 — ..	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
29 — ..	483.75 482.50 481.25 480 481.25	en liq. : ... au 30 : 482.50	408 410 408 407	230	301 301.50 302 300.50 300 302 301	301 300 301
30 — ..	482 50 481.25 480	en liq. : ... au 30 : 482.50 480	403 404	230	300 301 302	300 301

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 142. Mercredi 15 Juillet 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

Abonnements pour tous pays : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 JUILLET 1885

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont informés que, vu l'insuffisance du nombre des titres déposés dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire convoquée pour le 24 juin 1885 n'a pu avoir lieu, et qu'elle a été remise au mercredi 29 *juillet* 1885, à *trois heures* de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

L'Assemblée convoquée pour le 29 juillet délibérera, quel que soit le nombre des titres représentés, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première assemblée.

Pour voter ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale de la Compagnie, 46, rue Caumartin, ou chez un de ses correspondants en France ou à l'étranger.

Les cartes d'admission délivrées pour le 24 juin seront valables pour le 29 juillet, et le dépôt des actions continuera à être reçu jusqu'au 23 juillet.

Par ordre du Conseil,

Le secrétaire général,

E. MARTIN.

Les portes seront ouvertes à 2 heures.

Les Actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'Assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPÔTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les Actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'Assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'Administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

RAPPORTS OFFICIELS

DE MM. F. WINSLOW ET R.-H. MAC LEAN

Lieutenants de la Marine des États-Unis

SUR LES TRAVAUX DU CANAL

Le gouvernement des Etats-Unis qui a constamment des navires de guerre détachés dans le Pacifique, à proximité de l'isthme de Panama, charge de temps en temps les officiers compétents se trouvant à bord de ces navires, de faire un rapport *de visu* sur l'état des travaux du canal maritime en exécution et sur les probabilités d'achèvement de l'œuvre. Les deux derniers rapports qui ont été remis au Gouvernement des Etats-Unis par le lieutenant F. Winslow du « Yantic » rendant compte de la

visite qu'il avait faite de l'Isthme, en Février 1885, et du lieutenant Mac Lean, du « Swatara », indiquant les résultats d'une inspection faite quelques semaines plus tard, ont été connus et analysés par la presse américaine.

Chacun de ces rapporteurs officiels avait été secondé par plusieurs jeunes officiers: « Ce qui donna à leur inspection, suivant les termes de l'un de nos confrères, le véritable caractère d'une enquête. »

Le *New-York Times*, dans son numéro du 21 mai 1885, a donné l'analyse complète et minutieuse de ces deux documents. Cette analyse a été traduite et commentée par le correspondant à Colon de la *Revue-Gazette maritime et commerciale.*

Nous regrettons que l'espace dont nous disposons ici ne nous permette pas de reproduire *in extenso* cette étude qui, disait le *Paris-Bourse*, se résume en ceci : « Après avoir passé en revue tous les chantiers, les of« ficiers américains déclarent que le Canal peut parfai« tement être achevé en 1888 et, qu'en somme, les » limites des dépenses prévues par le Congrès interna« tional ne seront pas sensiblement dépassées. »

Ces déclarations ont d'autant plus d'importance que « ces rapports, comme le disait M. Louis Prudent, du « *Gaulois*, ne sont dictés, tant s'en faut, par aucune « arrière-pensée d'être agréable à la Compagnie du « Canal. »

L'intention de ne rien avancer, sans preuves certaines, dans des documents qui ont le caractère de pièces officielles, frappe le lecteur de ces rapports; et on y sent ce scepticisme, développé par cette tendance générale, mais peut-être plus particulièrement naturelle aux Américains, de n'admirer que ce qui se fait en Amérique. Si l'on tient compte de ce sentiment, les rapports des deux officiers américains prennent une importance réelle. Le rédacteur du *Bulletin du Crédit*, par exemple, fait remarquer que l'un des deux rapporteurs ayant à traiter de la question sanitaire, va précisément chercher, dans le relevé des décès mensuels, depuis le commencement, les deux seuls mois où, par des circonstances sans rapport avec les travaux du Canal, la mortalité a été supérieure à la moyenne mensuelle.

Il est évident que les opinions de tels critiques méritent beaucoup de considération, lorsqu'elles sont favorables à l'entreprise.

Certaines appréciations des rapporteurs exigent des redressements. Le correspondant de la *Revue-Gazette* a demandé, sur place, aux agents de la Compagnie, des documents susceptibles de le renseigner sur les points qui lui ont paru controversables; et il s'en est servi, comme on le verra plus loin, pour corriger les inexactitudes, involontaires, sans doute, et les erreurs de jugement des rapporteurs.

Le premier des deux rapports a été rédigé par le lieutenant Francis Winslow, du steamer de guerre des Etats-Unis le *Yantic*, auquel étaient adjoints l'enseigne John T. Newton, et le cadet de marine W.-A. O'Malley. L'examen des travaux, commencé le 28 février 1885, a duré huit jours.

Le rapport commence précisément par cet examen de la mortalité dans l'Isthme, dont nous venons de parler. Nos lecteurs sont depuis longtemps édifiés par les statistiques que nous publions et desquelles il résulte que la mortalité dans l'Isthme, jusqu'à présent, n'a pas dépassé la moyenne des chantiers d'Europe. C'est à ce propos que le rédacteur du *Bulletin du Crédit* fait l'observation que M. Winslow « a pris pour base de son calcul « les décès survenus durant les mois de novembre et « de décembre 1884; qu'il néglige de rappeler que, « pendant ces mois, la mortalité a été exceptionnelle, « qu'elle a porté seulement sur des marins venus des « Antilles, et débarqués, *et non sur des ouvriers du « Canal.* »

Passant ensuite aux travaux, le lieutenant Winslow exprime le regret que la Compagnie « n'ait pas rendu « public le plan de *barrage* du Chagres. »

Les lecteurs du *Bulletin* connaissent depuis le 1er novembre 1883 l'exposé complet et détaillé de la question, fait par M. Dingler, directeur général des travaux, dans une conférence que le *Bulletin* a reproduite (nº 101), et ils savent par quels moyens simples et peu dispendieux le problème sera résolu.

Le lieutenant Winslow, après avoir présenté des observations sur les travaux, résume dans un tableau la situation telle qu'elle résulte de son inspection.

Voici ce tableau :

Section	Cube extrait	Cube à extraire	Travailleurs
—	—	—	—
Colon	1.000.000 / 400.000	2.000.000	2.000
Gatun	915.000	2.000.000	600
Bohio-Soldado	600.000	6.000.000	1.200
Tabernilla	36.000	12.000.000	150
San Pablo	250.000	7.000.000	»
Gorgona	1.020.000	11.000.000	1.500
Obispo	1.650.000	12.000.000	3.000
Emperador	12.000.000	24.000.000	1.600
Culebra	650.000	25.000.000	300
Paraiso	400.000	10.000.000	500
Panama	1.500	17.000.000	300
	18.922.500	128.000.000	11.150

Le correspondant de la *Revue-Gazette*, à Colon, fait suivre cette reproduction de la note suivante

Le total du cube à extraire, y compris les ports, dunes, bassins, garages, etc., est de 120,285,768 mètres et non 128 millions. Le nombre des travailleurs indiqué est inférieur à la réalité moyenne.

M. Winslow discute ensuite les déclarations du rapport de 1884 :

Suivant le dernier rapport de M. de Lesseps, dit M. Winslow, 40 millions de mètres cubes peuvent être enlevés à l'aide des dragues. Pour y arriver en trois ans, il faudrait 40 machines. Il y en a seulement 10 en travail actuellement, mais on en attend 11 autres. Avec celles-ci et d'autres, en tout 27, il faudrait cinq ans pour accomplir le travail. Actuellement il y a seulement 42 excavateurs en service, et ils ne peuvent terminer l'ouvrage en moins de neuf ou dix ans.

Le correspondant de la *Revue-Gazette* dit à ce sujet :

Pour arriver en trois ans, suivant M. Winslow, il faudrait 40 machines; or, il y en a 49.

« Actuellement, dit-il, il y a seulement 42 excavateurs en service... » Il y en a 75.

La proportion des chiffres rectifiés donne exactement la date du 31 décembre 1888 comme achèvement du Canal.

De même, M. Winslow estime à 15,000 le nombre des ouvriers en novembre 1884. A cette date, l'effectif était exactement de 20,239.

Continuons l'examen du rapport de M. Winslow :

A Panama et à Colon, l'impression était que la Compagnie arrivait à être à court d'argent. Le prix moyen d'excavation dépasse un dollar par mètre cube. Plus de 70 millions de dollars ont été dépensés. Le devis non exagéré du travail à

faire s'élève à 150 millions de dollars, de sorte que le Canal coûtera 220 millions de dollars. Il n'est pas douteux que le prix de revient dépasse fortement le premier devis de 600 millions de francs ou 120 millions de dollars.

Ce à quoi le correspondant de la *Revue-Gazette* réplique :

Les chiffres donnés par M. Winslow montrent, contrairement à son dire, que les évaluations premières se trouveraient vérifiées. Il évalue à un peu plus d'un dollar (5 francs) le prix moyen du mètre cube; mettons 6 francs : 120 millions de mètres cubes à 6 francs, cela donne 720 millions de francs. L'évaluation primitive de 600 millions ne comprenait pas les ports vastes, le bassin intérieur, etc. Et si l'on ajoute à 720 millions de francs les dépenses administratives et les intérêts à servir aux actions et aux obligations, pendant la période de construction, on arrive exactement aux 1,100 millions prévus par le Congrès international. La formule demeure intacte : « Le Canal de Panama coûtera le double du Canal de Suez et rapportera le triple ». Le Canal de Suez, achevé, ressortira à 700 millions; des chiffres de M. Winslow, il résulterait que le Canal de Panama ne coûterait qu'un tiers de plus que Suez. C'est bien cela.

Voici quelle est la conclusion du rapport de M. Winslow :

Le lieutenant Winslow fait allusion aux arrangements pris pour la direction de l'entreprise tels que les plans, la fourniture des machines, le recrutement d'ouvriers, les approvisionnements, les transports, les abris, et dit que tout cela a été bien conduit et impose l'admiration. Bien que le travail accompli durant les trois ou quatre dernières années ne soit en aucune façon un *criterium* sûr pour apprécier les éventualités de l'avenir, la façon dont les travaux ont été dirigés dans le passé peut être en toute justice considérée comme une indication de la ligne de conduite que l'on suivra.

Ici, dit le correspondant de la *Revue-Gazette*, M. Winslow se trompe du tout au tout.

L'effort fait (et qu'il admire d'ailleurs) est prodigieux. Le *passé* représente plus du double de l'effort qui reste à faire. Concevoir, construire une machine, l'amener à pied-d'œuvre et la mettre en travail, voilà le difficile, voilà le problème. Et, en effet, combien de machines magnifiques arrêtées par une défectuosité de détail ? Mais enfin, la machine en mouvement, le problème est résolu. On a mis dix ans, à Suez, à obtenir un cube presque insignifiant (100,000 mètres par mois environ), et une fois la machine en marche, sur les 75 millions de mètres à enlever, 50 millions ont été enlevés en 18 mois !

Peu après, le lieutenant Winslow, M. le lieutenant R.-H. Mac-Lean, du steamer de guerre des Etats-Unis, le *Swatara*, inspectait les travaux du Canal, avec le concours de l'enseigne W.-S. Sims et de l'aide-mécanicien F.-C. Rider.

Ce *Comité d'enquête*, — suivant les termes mêmes du *New-York Times* — reconnaît d'abord que « bien des difficultés avaient été vaincues ». Il a visité tous les chantiers, et voici, d'après la traduction textuelle du journal américain, quelle est son impression :

A Colon, le terre-plein est terminé, de sorte qu'il donne un emplacement considérable pour magasins.

(C'est sur ce terre-plein que s'élève la nouvelle ville portant le nom de Christophe-Colomb).

L'*American Dredging Company*, qui a des contrats pour excaver environ 36,000,000 de mètres cubes, a percé un chenal de 110 pieds de large et de 12 à 15 pieds de profondeur sur une distance de 10 milles 1/2 à partir de l'entrée.

Au-dessous d'une profondeur de 15 pieds, il faut se servir de la mine. Etant donné la moyenne actuelle du dragage, 125,000 mètres cubes sont enlevés par mois et 700,000 mètres cubes ont été extraits. Le Comité ne doute pas que cette section ne puisse être achevée en 1888.

La section Est, dans son opinion, peut aussi être terminée dans la même année.

Dans la section Bohio-Soldado, il y a une montagne de 131 pieds de haut. L'excavation totale est de 5.000,000 de mètres cubes. Trois Compagnies françaises ont des contrats. Ces contrats stipulent une excavation de 3 millions de mètres cubes à achever en trois ans. Deux mille hommes sont employés. La section n'offre pas de difficultés et peut être terminée en 1888.

Aucun travail n'a été fait sur la section de Tavernilla, mais elle n'offre pas de difficultés et peut être terminée en 1888.

Une compagnie française a un contrat pour enlever 2 millions de mètres cubes sur les 3 millions à extraire de la section de San-Pablo. Il n'y a rien qui puisse empêcher l'achèvement de cette section en 1888.

A la section de Gorgona, où il y a 6 millions de mètres cubes à excaver, une Compagnie française ayant 1,000 ouvriers enlève de 1,000 à 1,600 mètres cubes par jour, et doit excaver 2,500,000 mètres cubes. Jusqu'à cet endroit, il n'y a pas de difficultés pour empêcher l'achèvement du Canal en 1888, pourvu que les fonds ne manquent pas.

« Les fonds ne manqueront pas plus à l'entreprise de Panama qu'ils n'ont manqué à l'entreprise de Suez, dit le correspondant de la *Revue-Gazette*. Suez avait compté sur un trafic de 3 millions de tonnes, et ce trafic est actuellement de 8 millions de tonnes, et on prévoit un mouvement de 10, 15, 20 millions de tonnes: Panama est absolument certain, dès la première année, d'un trafic de 7 millions de tonnes, puisque ce trafic *existe* et *attend* l'ouverture du Canal pour passer. Or, quand une action de 500 francs équivaut à une promesse sûre de 1,500 à 2,000 francs à bref délai, l'argent ne manque pas aux entreprises ».

De Colon à Gorgona, la distance représente les cinq huitièmes de la longueur totale du Canal.

La section d'Obispo est rocheuse et les hauteurs varient de 66 à 205 pieds. L'excavation totale sera, estime-t-on, de 8 millions de mètres cubes. Des compagnies françaises ont passé des contrats et espèrent terminer leur travail en deux ans. C'est une section très active; 2,000 hommes y travaillent et de grands progrès sont faits. L'excavation mensuelle est de 100 à 130,000 mètres cubes; 2,500,000 mètres cubes avaient été extraits au 1er février.

Sur la section d'Emperador, on est d'abord frappé par les obstacles, par les profondeurs et largeurs immenses des tranchées à faire et par les masses énormes de matériaux nécessaires pour construire le barrage ou la digue de Gamboa. Les travaux de cette section sont faits par la compagnie du Canal avec 1,400 hommes, 7 excavateurs, 14 locomotives et leurs compléments de wagons. Il faudra un nombre d'hommes plus considérable et un matériel plus important pour attaquer les 25,000,000 de mètres cubes à extraire. La date de l'achèvement de cette section ne peut pas être fixée avec précision.

« Depuis la rédaction de ce rapport, fait remarquer le correspondant de la *Revue-Gazette*, l'entreprise en régie d'Emperador est devenue une entreprise libre, liée par un contrat, garantie par un cautionnement et tenue d'achever sa tâche par les moyens et dans les délais semblables à ceux qui ont été acceptés par tous les autres contractants, en vue de l'ouverture du Canal à la fin de 1888. »

La section de la Culebra comprend la partie la plus élevée et une grande quantité de roches. Là se trouve la tranchée la plus profonde, et c'est la partie la plus difficile du Canal. La tranchée a 820 pieds de large au sommet, et 25,000,000 de mètres cubes doivent être enlevés. Le travail sera fait par la Compagnie du Canal et par des entrepreneurs colombiens. Jusqu'à présent, 4 millions de mètres cubes ont été enlevés. La Compagnie d'entrepreneurs anglo-hollandais doit faire la tranchée jusqu'à 50 mètres au-dessus du niveau de la mer et son contrat prend fin en octobre 1886.

« Le travail soumissionné par les entrepreneurs anglo-hollandais équivaut, comme cube, aux deux tiers du total de l'extraction, dit le correspondant de la *Revue-Gazette*. Si donc, ces entrepreneurs, en deux ans, arrivent à la cote 50, comme ils s'y sont engagés, il est évident que le dernier tiers pourra être extrait en deux ans, c'est-à-dire avant la fin de 1888. Il n'y a d'ailleurs, ici, pas de doute à ce sujet. »

Le sol de la section de Paraiso est très rocheux. Sept excavateurs fonctionnent, mais ne peuvent pas être utilisés avec avantage, vu qu'une grande partie du travail doit être fait à la main, et on s'en servira ailleurs. Sur les 8,000,000 de mètres cubes à enlever, on en a extrait 400,000. Une compagnie franco-suédoise doit excaver 2,000,000 de mètres cubes en deux ans. La section peut être achevée en 1888, si les travaux sont poussés avec la plus grande activité.

Étant donné la façon dont les travaux sont menés sur la section de Corozal, il ne paraît pas possible que cette extrémité du Canal avec le bassin et le chenal à Panama soit terminée en 1888.

« Les dragues de la Société américaine qui avait soumissionné ce chantier n'ont pas répondu aux espérances des entrepreneurs, dit la correspondance que nous citons. Mais, par la nature du terrain, et l'accès de la mer permettant l'introduction directe de dragues marines, il paraît qu'en deux ans le Canal peut être creusé sur ce point. On m'a affirmé qu'avant trois mois ce chantier sera en pleine activité, comme les autres. »

Dans les conclusions de son rapport, le lieutenant Mac-Lean dit « qu'étant donné les difficultés qui ont « été rencontrées, la grosse somme d'argent dépensée « en préparatifs, matériel, etc., l'a été judicieuse- « ment. »

Il pense que « des préparatifs suffisants ont été faits, « et ne voit pas pourquoi, avec assez d'argent, les tra- « vaux n'avanceraient pas rapidement. »

Après avoir analysé ces documents et fait ressortir que les officiers américains ne rédigeaient certainement pas des rapports pour être « agréables à la Compagnie du Canal de Panama, » M. Louis Prudent conclut en des termes que nous lui empruntons :

« Ces dispositions étant connues, quelle est la conclusion du travail de ces messieurs? C'est que le canal sera terminé, comme la Compagnie l'annonce, en 1888. Et il ne s'agit pas d'une conclusion vague, prêtant à l'équivoque et pouvant être interprétée suivant le goût du lecteur. Le lieutenant Mac-Lean, notamment, s'est rendu sur les chantiers, il les a visités l'un après l'autre, il a fait l'inventaire du matériel et compté le personnel ; il a certainement voulu voir, et d'une façon exacte, pour bien renseigner son ministre.

« Or, que dit-il ? De Colon à Gorgona, la distance représente les cinq dixièmes de la longueur totale du Canal. Et, après l'inspection de chacun des chantiers, M. Mac-Lean répète sa formule : « Il n'y a pas d'empêchement à ce que le Canal soit achevé en 1888. »

« Où il en existe, à Emperador, par exemple, les faits sont venus apporter à l'œuvre ce qui pouvait lui manquer, suivant l'officier américain, pour qu'on soit prêt à date fixe. Cette section est devenue, en effet, l'objet d'une entreprise libre, liée par un contrat, garantie par un cautionnement et tenue d'achever sa tâche dans des délais analogues à ceux qui ont été assignés aux autres contractants.

« De telle sorte que nous avons ce témoignage sincère d'hommes compétents qui ne désirent certes pas créer d'illusions dans l'esprit de leurs lecteurs. Neuf fois sur dix, vérifiant les travaux, ils disent : « Ici, on sera prêt en 1888. » Ailleurs, ils font quelques réserves : « Pour être prêt ici à cette même date, il faudrait aug- « menter dans telle mesure la puissance de travail. » Ce qu'ils demandent, c'est précisément ce qui a été fait depuis la rédaction de ces rapports.

« J'estime que les actionnaires et les obligataires de Panama liront ce document avec beaucoup d'intérêt et de satisfaction (1). »

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 29 *juin au* 14 *juillet* 1885.

(Opp. 343). — Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 576.504 à 576.508.

(Opp. 344). — Sur douze obligations provisoires 4 0/0, nos 30,453 à 30,455; 87,365 à 87,367; 87,865 à 87,866; 115,999 à 116,000; 153,794; 170,681.

(Opp. 345). — Sur un coupon n° 1 (échéance du 15 avril 1885) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 229,192.

(Opp. 346). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 13,782, pour quatre actions.

MAINLEVÉES

Signifiées du 29 *juin au* 14 *juillet* 1885.

(Opp. 127). — Sur dix actions au porteur, nos 20,644 à 20,653.

(Opp. 275). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, libérée, n° 555,557.

(Opp. 325). — Sur vingt coupons n° 9 (échéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur, nos 350,483 à 350,502.

---

(1) Nous pourrions, à notre tour, et nous devrions peut-être ajouter quelques observations à celles que nous venons de reproduire. Mais l'Assemblée annuelle des actionnaires est proche ; le rapport de M. Ferdinand de Lesseps sera, suivant l'usage, un exposé de la situation si complet et si sincère, qu'il est de notre devoir, maintenant, de nous abstenir de toute réflexion.

INSTITUT COLONIAL D'ANGLETERRE

Séance du 9 *juin* 1885

L'Empire britannique et le Canal de Panama

Dans la séance du *Royal Colonial Institute* du 9 juin 1885, présidée par le duc de Manchester, M. Howard Vincent, à son retour d'un voyage d'études dans les contrées baignées par l'océan Pacifique, a fait une intéressante lecture annoncée sous ce titre : « L'Empire britannique de nos jours ».

Il a longuement parlé des îles Samoa ou des Navigateurs. Après avoir rappelé les richesses végétales de ces îles, « de ces perles de la terre », comme il les appelle, M. Howard Vincent a dit : « Elles sont, aujourd'hui, « d'une importance considérable, au point de vue maritime, pour l'Australie ; et cette importance augmen- « tera quand le Canal de Panama sera ouvert.

« Il ne s'écoulera pas beaucoup d'années, ajoute-t-il, « avant que toutes les difficultés rencontrées par M. Fer- « dinand de Lesseps dans l'isthme de Panama aient été « surmontées. L'Australie se trouvera alors rapprochée « de 4 à 5,000 milles de la métropole.

« Il est clair que le gros du commerce australien, « dans ce siècle de navigation à vapeur dispendieuse, « choisira la route la plus courte, celle du Canal de « Panama. Et cependant, par un manque de prévisions « blâmable, l'Angleterre ne s'est assuré aucune station « de charbon dans ces parages, où elle était jadis la « reine des mers. »

M. Howard Vincent, après avoir fait ressortir l'importance qu'a, pour sa patrie, « la question du Pacifique Oriental » insiste énergiquement pour que l'Angleterre s'établisse dans un groupe d'îles — qu'il ne nomme pas — où il y a un beau port et une rade pour des navires de guerre de premier rang.

Dans la discussion qui a suivi cette lecture, le général Lowry, chevalier du Bain, a dit : « Je promets de ne « vous retenir, milord duc, mesdames et messieurs, que « quelques minutes seulement par mes remarques sur « l'admirable étude que l'on vient de nous commu- « niquer sur « l'Empire britannique de nos jours. » Je « désire seulement appuyer sur ce que M. Howard Vin- « cent a si bien dit à propos de l'importance — en vue « du grand chemin en cours de construction à travers « l'isthme de Panama — qu'il y aurait pour nous de « posséder rapidement une station de charbon entre « l'Isthme et l'Australasie. En vérité, il est de la plus « grande importance qu'une telle station sur le Pacifique, « avec un bon port et de bons moyens de défense, pou- « vant servir à la réparation et à l'approvisionnement « des navires, nous appartienne à une date rapprochée. « Bien que le conférencier se soit abstenu de nommer « (espérons qu'aucun autre pays ne fera pas dans l'in- « tervalle plus que de les *nommer*), la plupart de nous « savent bien celles auxquelles il fait allusion et com- « bien elles sont avantageuses par leur position et sous « d'autres rapports pour les besoins du grand com- « merce qui découlera inévitablement de l'ouverture de « la route passant par l'Amérique centrale.

« Ainsi que l'a dit M. Vincent, une route qui écono- « mise de 4 à 500 milles entre l'Angleterre et l'Australie « ne peut pas manquer d'être fréquentée largement et « chaque jour de plus en plus. En vue, par conséquent, « d'un commerce qui doit s'augmenter, se développer « et qui doit être protégé dans le Pacifique comme « dans l'Océan Atlantique, arrangeons-nous à acquérir « sous peu, — où et quand nous pourrons le faire à « bon droit — une station telle que celle que l'on a in- « diquée, et qui tout en étant d'une grande valeur à « cause des îles elles-mêmes, sera surtout inappréciable « pour le commerce et la marine de l'Empire Britan- « nique. »

Il est intéressant de constater l'importance qu'on attache en Angleterre, dans le monde officiel et dans le monde des affaires, au développement inévitable du commerce et de la navigation, que produira l'ouverture du Canal de Panama, il est au moins curieux de faire remarquer la différence qu'il y aura à signaler dans les histoires impartiales des canaux de Suez et Panama.

La France toute entière, on peut le dire, n'admettait pas que le canal de Suez fut inexécutable et qu'une fois exécuté il ne devint pas un étonnant élément de trafic. En Angleterre, au contraire, l'incrédulité la plus absolue régnait, — par ordre il est vrai, — et si bien, que le jour de l'inauguration du canal maritime, les armateurs anglais, pour la plupart, ne se trouvèrent pas prêts.

Quant au canal de Panama, dans toutes les Amériques et dans toute l'Europe, il n'est pas un groupe d'intéressés qui doute de l'achèvement du canal maritime et du trafic considérable que desservira la voie nouvelle, sauf, cependant, aux États-Unis, un groupe spécial, — peu nombreux mais très bruyant, — qui avait rêvé de l'exécution d'un autre canal, sur une autre partie de l'Amérique centrale, et qui ne peut pas se décider à accepter les faits accomplis, — et sauf un autre groupe, moins nombreux encore, et en France, et à Paris, celui-ci, et qui, dénaturant les faits, exagérant les moindres choses, a *entrepris*, dans une intention parfaitement connue, de dénigrer tout ce qui touche, hommes et choses, au deuxième grand-œuvre que la France poursuit.

Ces malveillances perfides, ces attaques acharnées, disparaîtront devant les faits ; la confusion des adversaires de l'entreprise résultera de l'achèvement du canal ; il n'y a donc pas lieu de s'en préoccuper ; il faut laisser au temps le soin de répondre...

Mais, — et la manifestation britannique importante que nous venons de signaler à nos lecteurs nous en fournit la preuve, — mais, disons-nous, il importe de considérer de temps en temps comment les nations conçoivent et préparent, afin qu'au moment de l'inauguration du canal, cette fois, ce ne soient pas les « autres » qui se trouvent prêts.

LE TRAFIC COMMERCIAL

PAR PANAMA

Extrait du « Moniteur des Consulats ».

Les Américains, qui sont gens pratiques, se rallient au tracé du Panama, et font des préparatifs immenses pour profiter de leur situation dès le premier jour de l'ouverture du canal, cherchant à dérober aux Anglais leur suprématie commerciale.

La transformation des voiliers en vapeurs s'effectue tous les jours davantage, et le Panama profitera tout de suite de cet avantage qui n'a pu se faire sentir à Suez dès le début.

Quand on songe que l'économie de temps et d'assurance que feront les navires en passant par le canal de Panama sera égale à 80 fr. par tonne, et que la distance économisée par cette voie sera de 3,000 lieues ;

Quand on songe que le jour de son ouverture sera une source d'économie de plus de 600 millions de francs pour les 8 millions de tonnes qui constituent le trafic manuel entre l'Océan Pacifique et l'Océan Atlantique ;

Que ces 8 millions de tonnes, en accomplissant aujourd'hui un trajet de 16 mille lieues par le cap Horn,

nécessitant une navigation de six mois, arriveront à destination en vingt jours; que le bénéfice certain, assuré dès la première année, à raison de 15 fr. par tonne, sera de 120 millions de francs au profit de la Compagnie de Panama, on ne s'étonnera plus du nombre toujours croissant de ceux qui se rallient à cette vaste conception et du terrain que perdent tous les jours ses détracteurs.

L'AVENIR DU CANAL

Extrait du « Journal des Chemins de fer ».

Les actionnaires de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama avaient été convoqués, pour le 24 juin dernier, en assemblée générale ordinaire. Plusieurs jours avant la date fixée pour la réunion, il devint évident que l'assemblée ne pourrait pas avoir lieu. Les dépôts d'actions, prescrits par les statuts, ne s'effectuaient qu'en nombre insuffisant.

Aux termes de l'article 42 des statuts « l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions. Elle est régulièrement constituée lorsque les actionnaires qui la composent représentent le quart du capital social. » Pour que l'assemblée du 24 juin pût se tenir valablement, il eût donc fallu que, sur les 600,000 actions de 500 francs chacune qui représentent le fonds social, 150,000 au moins fussent réparties par groupes de vingt, et qu'elles fussent déposées en temps utile. Or, ce dépôt ne s'opérait pas, et bien mieux, pour toutes les personnes au courant de la situation, il ne s'opérerait certainement pas.

Indifférence des actionnaires? Publicité insuffisante? Effet de circonstances politiques ou économiques défavorables? Rien de semblable; l'explication vraie est tout autre.

La confiance qu'inspire au grand public, à la petite épargne, l'avenir du canal de Panama est telle que les actions se sont éparpillées en quelque sorte sur tous les points du pays. Elles ont trouvé une clientèle immense, empressée, convaincue.

Les adversaires de l'entreprise, ou, simplement, les esprits sceptiques, — il y en aura toujours, — ont eu beau chercher à ébranler l'opinion. Elle est demeurée et elle demeure inébranlable.

Les actionnaires gardent leurs titres, et ils sont légion.

Jusque dans les plus humbles portefeuilles, l'action de Panama se rencontre. C'est la fortune entrevue, le gros lot rêvé.

Il en résulte, notamment, deux choses : un classement admirable qui est, pour l'affaire, une force exceptionnelle; mais aussi, quand il s'agit de former une assemblée, un curieux obstacle : il ne se trouve plus assez de gros porteurs, et une seconde convocation est indispensable. Celle-ci, on le sait, doit rendre la réunion valable, quelle que soit la partie du capital représentée.

Evidemment, on est en présence d'un phénomène remarquable et bien digne d'étude. D'où vient cet empressement des petits capitalistes? Sur quels éléments repose leur certitude? A quelles causes attribuer cette manifestation d'opinion?

Le suffrage universel—et il s'agit ici du plus prudent, du plus timoré de tous : le suffrage universel des petits capitaux — n'a pas coutume de se donner ainsi. A quoi est due cette unanimité de la petite épargne?

Les motifs par lesquels on en rend compte habituellement — car le fait a frappé tout le monde, et c'est à qui voudra l'expliquer — ne nous ont jamais, nous l'avouerons sans détours, satisfait pleinement.

C'est, d'abord, dit-on, le prestige qui s'attache au nom de M. Ferdinand de Lesseps, prestige dont bénéficie naturellement l'entreprise du Canal de Panama. C'est, ensuite, le succès merveilleux du Canal de Suez : la foule, quelque peu éblouie et volontiers crédule, voit dans ce succès le prélude et le gage des destinées réservées à l'œuvre de Panama. On croit à la victoire, parce que M. Ferdinand de Lesseps est un victorieux. Ce serait tout le mystère.

Il ne nous déplaît nullement de reconnaître qu'il entre une part de vérité dans ces raisons.

Les critiques n'exagèrent pas quand ils proclament la popularité de M. de Lesseps, bien qu'ils le fassent avec une pointe d'ironie pour le canal de Panama. La belle ferveur du public! disent-ils. C'est celle du croyant pour sa religion révélée.

Seulement, les critiques oublient une chose : M. Ferdinand de Lesseps demande de l'argent. S'il y a culte, — ce qui est vrai dans une certaine mesure, — il y a aussi les frais du culte. Or, rien ne modère l'enthousiasme comme cela.

L'argent est, de sa nature, défiant. En France, autant et plus peut-être qu'ailleurs, les petites bourses savent compter. On en a tous les jours la preuve. L'épargne excelle à séparer, en fait de valeurs, le bon grain de l'ivraie. Les bons placements la voient accourir. Les mauvais ou même simplement les médiocres la laissent plus qu'indifférente. Si les actionnaires de Panama sont multitude, ce ne peut pas être uniquement parce qu'ils auront eu foi dans l'étoile de M. Ferdinand de Lesseps. L'explication est insuffisante.

On la renforce, il est vrai, par l'exemple du succès obtenu par le canal de Suez,

« Quoi de plus concluant pour les simples d'esprit, dit-on. Pour eux, le Suez a réussi, le Panama doit donc réussir. Les objections ont-elles manqué au canal de Suez? Il était d'une exécution impossible; du moins, il devait ruiner les malheureux qui prendraient de ses titres, actions ou obligations; c'était, au dire des sages, folie que d'entrer dans une pareille affaire! Elle a, pourtant, enrichi tous ceux qui ont été assez avisés, ou assez naïfs pour croire à son avenir. Le courant était bon, et la foule le suit. Le Panama, enfin, vit sur le crédit du Suez : inutile de chercher plus loin, on ne trouverait rien. »

Dans cette observation encore, il se peut qu'il y ait une parcelle de vrai; et quoiqu'on fasse pour en affaiblir la valeur, l'argument que le bon sens populaire tire de la fortune magnifique du Suez est, et il restera légitime. Mais peut-on sérieusement imaginer que, si les capitaux vont au canal de Panama, c'est parce que le canal de Suez est une brillante affaire? Peut-on, sans paradoxe, soutenir que leur confiance n'a pas de base plus solide? Ne serait-ce pas, en vérité, qu'on nous pardonne l'expression, croire le public plus bête qu'il n'est?

Non, la raison de la diffusion si remarquable des actions de la Compagnie de Panama, la cause réelle de leur prodigieux classement n'est point là. Tout esprit impartial l'admettra avec nous, il faut la chercher ailleurs, c'est-à-dire dans les conditions de succès de l'entreprise elle-même, dans ses éléments d'avenir.

DÉPENSES D'EXPLOITATION DES CANAUX MARITIMES

La lecture du rapport présenté le 4 juin aux actionnaires du Canal de Suez a inspiré à M. Louis Prudent, du *Gaulois*, des réflexions que nous croyons devoir reproduire, parce

qu'elles intéressent tout particulièrement les actionnaires et les obligataires du Canal de Panama.

La progression des cours du Suez peut, sans aucun doute, être attribuée en grande partie à ce que l'on sait du rapport qui sera présenté, jeudi, aux actionnaires. L'utilité de l'emprunt est comprise de tout le monde. Après le travail de la commission consultative internationale, on s'attendait à ce que cette autorisation fût demandée.

Entre M. de Lesseps et les capitalistes il n'existe pas de question d'argent. Cette question, du moins, se résout toute seule par la confiance de ces petites gens qui ont été la force du Suez et qui ont tant gagné à ne jamais se laisser émouvoir par aucune manœuvre.

Nous pouvons donc parler d'autre chose que des propositions qui vont être soumises à l'assemblée; et, bien que nos observations s'adressent plutôt aux actionnaires de Panama, elles ne nous semblent pas sans intérêt.

J'ai dit que ce programme des 209 millions comprenait tout ce qui restait à faire pour mettre le canal de Suez en état de suffire aux besoins du transit, quel que soit le développement pris à aucune époque par ces échanges, et cela jusqu'au bout, jusqu'à la dernière heure de la concession.

Nous avons donc toute la loi de ces entreprises spéciales de transport maritime ou interocéanique qui s'appellent Suez ou Panama. Nous savons, nous voyons comment elles s'exécutent, comment elles fonctionnent et comment elles s'achèvent.

Au point de vue de l'exécution, la période d'installation et d'organisation des chantiers a été le triple, à Suez, de la période des travaux proprement dite. Pour le fonctionnement, il est démontré que les dépenses sont stationnaires pendant que les recettes ne cessent de s'accroître. A Suez, nous retrouvons, au bout d'une période de quinze ans, exactement le même chiffre de frais généraux, et dans l'intervalle, le rendement du transit a augmenté de 700 0/0.

Enfin, il est démontré, précisément par l'étude de la commission consultative internationale, qu'à une certaine heure le compte de premier établissement peut être clos d'une manière définitive. Que le transport soit de 8, de 10, de 15 ou de 20 millions de tonnes, il n'y a plus rien à changer au canal, rien à ajouter, rien à améliorer, en un mot, rien à dépenser.

Ces réflexions, sur lesquelles je reviendrai, me paraissent mériter l'attention des intéressés de Panama, obligataires ou actionnaires.

SUEZ ET PANAMA

LEUR AVENIR, D'APRÈS DES INGÉNIEURS ÉTRANGERS

—

Extrait du « Capitaliste. »

L'ouverture du Canal de Suez a créé des courants nouveaux et a développé les anciens. Les prévisions d'il y a vingt ans ont été singulièrement dépassées par l'événement et les progrès du trafic maritime ont été si rapides, que le canal, devenu insuffisant, doit être élargi et approfondi pour donner passage à des navires plus nombreux et d'un plus fort tonnage. *Les exigences du commerce se sont accrues avec les facilités qu'on lui offrait;* il ne se contente plus du passage considéré déjà comme si merveilleusement utile qu'on lui donnait en 1869; il lui faut une route toujours largement ouverte où les navires construits sur les nouveaux types aient un libre accès.

Le même phénomène s'est produit sur nos voies de fer. Qui s'accommoderait aujourd'hui de la vitesse des trains de 1860? Il en sera de même pour le Canal de Panama dont le futur trafic, avant qu'il ne soit construit, augmente déjà dans des proportions telles que les prévisions primitives des ingénieurs sont dépassées comme pour le Suez, et qu'il faut, dès à présent, pourvoir à des nécessités techniques très encourageantes pour le succès prochain de l'entreprise.

Il est intéressant de remonter aux origines, de rappeler les calculs primitifs et de montrer comment le capital engagé dans une entreprise grossit à mesure que l'importance de cette entreprise se développe et s'affirme.

Nul ne met en doute, en 1885, l'étonnant avenir du Canal de Suez, et cependant, si l'on avait su, il y a trente ans, quel capital énorme il faudrait appliquer à cette exploitation, les esprits les plus audacieux n'auraient-ils pas éprouvé quelque hésitation.

Le coût total du canal de Suez va bientôt atteindre un milliard de francs, et nul ne sait ce que seront, dans l'avenir, les demandes du commerce maritime, *offrant de payer pour passer plus vite et plus sûrement*, et dont les exigences croissantes deviennent pour la Compagnie des éléments assurés de solidité, de mouvement et de bénéfice.

Quand on évaluait jadis la dépense nécessaire pour livrer au trafic le canal de Suez, on comptait sur un mouvement annuel de 3 millions de tonnes; ce chiffre a été doublé, il augmente tous les mois, et l'on prévoit pour 1886 le chiffre de 10 millions de tonnes.

On sait comment la grandeur du travail s'est accrue à mesure que le monde civilisé en a mieux apprécié l'importance et les résultats. Il a fallu donner à l'œuvre de telles proportions que le capital primitif des actionnaires n'a plus été qu'une faible partie de la dépense et que le crédit a fourni le reste.

Il en sera de même pour le *Canal de Panama* à qui va servir l'expérience du Canal de Suez et qui évitera ainsi les indécisions et les tâtonnements inévitables quand il s'agissait d'une œuvre aussi neuve et dont les conséquences pratiques, à défaut de comparaison, ne pouvaient se calculer avec précision.

Les prévisions de M. de Lesseps pour Panama, établies sur un transit de 6 millions de tonnes, exigeaient une dépense de 600 millions pour le creusement du canal proprement dit. Et il suffisait (calcul simple) de supputer, pour les ajouter à cette dépense, les charges annuelles devant résulter du service de l'intérêt aux actions et aux obligations. On espérait ainsi, en augmentant les écarts admis pour le Suez, obtenir une approximation aussi exacte que possible.

Mais les pays intéressés attribuèrent dès le début à la nouvelle entreprise de M. de Lesseps une importance plus grande que celle qu'il lui assignait lui-même en n'exagérant ni les difficultés ni les espérances.

Dès 1879, le Congrès international réuni pour traiter les possibilités techniques et financières du canal de Panama, décidait que le trafic deviendrait rapidement beaucoup plus considérable qu'on ne le supposait et calculait que la dépense à faire pour répondre complètement aux besoins de ce trafic, devait atteindre le chiffre de 1,070,000,000 francs.

En 1883, M. Levasseur, le géographe et l'économiste dont la compétence universelle a fait le renom international, déclarait que le trafic du Panama dépasserait de beaucoup les plus larges prévisions, qu'une fois le *détroit de Panama* ouvert, le transit s'accroîtrait dix fois plus vite qu'à Suez et que, pour éviter des pertes de bénéfice et des mécomptes, la Compagnie devrait pru-

mment doubler et tripler son capital afin de se mettre en mesure de répondre à ce qu'on attendait d'elle.

L'expérience a démontré combien ces appréciations étaient fondées. A mesure que les nations intéressées ont vu de plus près quels immenses profits l'ouverture du canal de Panama apporterait à leurs industries d'exportation ou d'alimentation, à mesure que les négociants et les spéculateurs ont imaginé les relations nouvelles, les débouchés, les marchés qu'ils allaient créer, il s'est formé un courant d'activités, de prévisions, d'initiatives qui ont escompté longtemps d'avance le fait économique de l'ouverture du canal et dont les prévisions personnelles ont permis aux administrateurs de la Compagnie de modifier et de préciser en les élargissant leurs propres appréciations devenues insuffisantes.

L'ingénieur Van Nehus a fait récemment, au congrès géographique de Hambourg, une conférence sur le canal de Panama. Les conclusions de cet étranger sont de nature à fermer la bouche aux critiques qui dénigrent, sans preuves, la belle entreprise de M. de Lesseps et qui ne comprennent pas quel devoir patriotique s'impose aux Français pour adopter et subventionner une œuvre qui sera, nous n'en doutons pas, plus féconde et plus fructueuse que celle de Suez.

M. Van Nehus compare Panama à Suez, rappelle les critiques de l'ingénieur Stephenson, l'opposition de Palmerston, la jalousie des Anglais, la difficulté des travaux dans le sable, en plein désert, et montre la prospérité croissante de cette route dont les bords vont se couvrir d'habitations et de cultures. Il lui compare Panama, traversant un pays cultivé, peuplé, riche, salubre, où les travaux abordant un sol compact peuvent être calculés avec la précision que les ingénieurs ont apportée aux travaux souterrains, infiniment plus difficiles et plus dangereux du Mont-Cenis et du Saint-Gothard.

Il conclut par cette affirmation : *Panama sera terminé en* 1888, *et la question de prix est sans importance. Quelle que soit la somme dépensée, elle donnera un bénéfice annuel de* 10 *à* 15 0/0.

Dans la Méditerranée, l'ouverture du Suez a développé les constructions maritimes et le trafic à Marseille, à Cette, à Villefranche, à Barcelone, à Gênes, à Naples, à Alger, à Tunis, dans les ports de l'Adriatique et de la mer de Grèce; les chemins de fer du Sud-Europe et d'Italie ont été obligés de répondre à ce courant, dont toutes les impulsions convergent vers Port-Saïd.

L'ouverture du Panama exercera une influence semblable et dans des proportions plus considérables, sur nos ports de l'Océan, depuis Dunkerque jusqu'à Saint-Jean de Luz, et surtout au Havre, à Saint-Nazaire, à Bordeaux.

A l'étranger, dans les deux mondes, le mouvement est encore plus accentué que sur nos chantiers et dans nos comptoirs.

La marine anglaise se transforme pour profiter des nouvelles voies maritimes à section étroite, que lui ouvre le génie de la France à Suez et à Panama. Les chantiers de la Clyde sont couverts de navires, dont les proportions, les allèges par cloisons étanches, le gabarit et les moteurs sont calculés de façon à résoudre ce triple problème : vaste cube à utiliser, faible tirant d'eau et possibilité de le réduire par des chambres d'air, marche rapide.

Comme sur la Clyde, les chantiers de construction de la Tyne sont en progrès continu. Le développement des constructions navales s'y associe aux industries des charbonnages, de la métallurgie et des produits chimiques, trois précieux objets d'exportation dans les pays les plus lointains et surtout dans l'Extrême-Orient, c'est-à-dire par les routes de Suez et de Panama.

En Angleterre, où le canal de Suez est devenu *la route des Indes* et où cette riche partie du domaine colonial britannique est l'objectif principal de l'activité productive anglaise, les ingénieurs maritimes abandonnent de plus en plus dans leurs constructions de types nouveaux, l'emploi du fer pour celui de la tôle d'acier.

Sur la Tyne, pour ne parler que de ce seul centre, la comparaison des chiffres des dernières années en donne la démonstration péremptoire.

Années	Tonnage des vapeurs en fer construits
1863.............	51.000
1873.............	87.000
1883.............	219.000

Les rapports consulaires indiquent que ce mouvement de construction et de transformation a pour objectif, à Newcastle spécialement, le transport du charbon par le canal de Suez.

Dans les autres chantiers du Royaume-Uni, on se préoccupe de construire de gros navires et de suppléer par l'emploi multiple et ingénieux de la vapeur au nombre toujours de plus en plus réduit des hommes d'équipage.

En Europe et en Amérique, les Anglais, les Américains du nord et du sud, les Hollandais, les Allemands sont à l'œuvre pour créer, sur des types appropriés aux conditions futures de la navigation interocéanique, ce qu'on appelle déjà couramment dans le langage des armateurs, *la flotte de l'intercourse de Panama.*

Ce mouvement, cet emploi anticipé de capitaux considérables, ces prévisions par la pratique du commerce maritime du champ nouveau d'exploitation de transports qui va se décupler à Suez et se créer dans des proportions certainement plus considérables encore, à Panama, ne sont-ils pas de nature à rassurer les capitalistes engagés dans ces deux entreprises et à attirer les fonds de placement comme ceux de spéculation vers des affaires qui sont garanties par l'intérêt collectif de toutes les nations du monde?

L'expérience du Suez est un exemple de ce que sera, en 1888, le canal de Panama.

A Suez, en 1879, le canal ne reçut que 147 navires; en 1884, on y a compté 3,284 vaisseaux, presque tous d'un fort tonnage.

De 1876 à 1879, peu de navires tentaient cette route dépréciée par la jalousie de nos rivaux en Egypte ; de 1879 à 1882, le transit augmenta dans une proportion qui permit les plus belles espérances ; la reprise de 1880 avait accru le tonnage du transit de 40 0/0; en 1881, nouvelle augmentation de 33 0/0; en 1882, progrès de 22 0/0. L'exercice 1883 fut marqué par un ralentissement inévitable dû à des causes complexes : en 1884. le progrès reprend, et il s'accentuera d'autant plus que l'ère des possibilités fait place à celle des certitudes.

A Panama, les choses auront un cours semblable, avec cette différence que les ingénieurs, au lieu de suivre les événements comme à Suez, pourront sans imprudence les devancer et créer dès à présent de toutes pièces, avec moins de frais qu'il n'en faudrait plus tard, ce *détroit de Panama* dont parle M. Levasseur et qui doit être accessible aux navires du plus fort tonnage en leur assurant sans écluses, ni garages, ni coûteuses relâches, une marche continue dans les deux sens, comme deux trains maritimes indéfinis.

En 1877 et 1879, lors de la constitution de la *Société du Canal interocéanique de Panama*, M. de Lesseps dut émettre des prévisions de dépense et de recette, comme il l'avait fait pour Suez. Il estima la dépense de creusement du canal proprement dit à 600 millions de francs, le transit à 6 millions de tonnes, les recettes brutes d'exploitation à 90 millions de francs, les dépenses à 35 millions, les bénéfices à répartir à 55 millions.

Ces prévisions se réaliseront-elles? En France et à l'étranger on est unanime à croire qu'elles seront dépassées.

Au congrès de Paris, en 1879, M. Levasseur admettait pour la première année d'exploitation un transit de 7 millions de tonnes; en 1885, l'ingénieur Van Nehus affirmait au Congrès de Hambourg que les calculs de M. Levasseur étaient des plus modérés, que d'après les faits économiques actuels, le transit augmenterait au moins *d'un million de tonnes par an*, et que la recette, déduction faite de l'amortissement des frais de construction, serait assez forte pour servir un intérêt de 6 à 7 0/0 à un capital de 2 milliards.

Si donc, il était nécessaire de porter à ce chiffre les dépenses de mise en exploitation du Canal, on serait, de l'aveu de nos concurrents, en mesure de réaliser de gros bénéfices, et cet écart d'avances de fonds n'atteindrait même pas la différence qui existe aujourd'hui à Suez entre les prévisions et la dépense.

Les capitaux actuellement disponibles pour les travaux de Panama se divisent comme suit :

		Fr.
600,000 actions libérées de 1/2. . .		300.000.000
Emprunts par émission d'obligations.	250.000 à 5 0/0 . . .	109.325.000
	600.000 à 3 0/0 . . .	171.000.000
	387.387 a 4 0/0 . . .	128.999.870
		709.324.870
Emprunts proposés par le congrès de Hambourg.		600.000.000
	Total. . . .	1.309.324.870

Les capitalistes et les ingénieurs étrangers évaluent donc à *un milliard* la dépense qu'il faudrait faire à Panama, en réservant 300 millions du capital-actions.

Ces chiffres ne seraient pas exagérés si l'on considère qu'il faut non-seulement creuser le canal, mais *lui donner des dimensions beaucoup plus grandes* que celles que le congrès de 1879 avait jugées suffisantes ; qu'il faut de plus, en raison des exigences du commerce et des protestations, d'ailleurs très flatteuses, des Etats intéressés, créer deux villes et deux ports aux deux entrées du canal, nécessités grandioses que n'avait pu prévoir le plan primitif trop modeste dans ses vues d'avenir; qu'il faut peut-être doubler la voie du chemin de fer parallèle au canal et construire une ou deux villes sur le parcours de l'isthme. Ce sont là des dépenses accessoires qui exigeront une mise de fonds considérable, mais qui vont assurer à l'entreprise des garanties, des ressources et des profits qui dépassent le légitime optimisme professé en 1879 par M. de Lesseps.

Les Américains construisent déjà une flotte marchande en bois, destinée aux traversées du Pacifique et aux relations avec la Chine, l'Australie, les Indes. Les navires à voiles, délaissés en 1880, sont acceptés de nouveau avec faveur sur le type des clippers américains et grâce à la baisse sur les bois produite par les chantiers du Canada et les immenses défrichements des forêts de Norwége.

Nous avons dans les mains de nombreux documents relatifs au cabotage des côtes de la Californnie, du Pérou, du Chili. Les Etats du Centre-Amérique déploient une activité remarquable pour utiliser à leur profit le mouvement qui va transformer l'isthme. La fédération d'Australasie base ses projets d'indépendance sur le déplacement des influences maritimes qui va se produire en 1888. La mise en exploitation du canal de Panama sera peut-être le fait économique le plus considérable du dix-neuvième siècle.

Il ne faut donc pas faire d'économies sur le prix de revient; comme disaient les orateurs du congrès de Hambourg : *Il faut marcher vite et faire grand, coûte que coûte.* Les bénéfices seront en proportion de la dépense.

(*A suivre*).

LES PORTS DU PACIFIQUF

PORTS DU PÉROU

CAMANA — CHALA — PISCO

En longeant la côte, dans la direction nord-ouest, à une distance d'environ 24 milles à partir d'Islay, on découvre, coupant les hautes falaises du littoral, la belle et fertile vallée de Quilca, au nord de laquelle s'ouvre la crique du même nom, avec un excellent mouillage, sur un fond de 11 à 15 mètres. Quilca a servi de port principal à Arequipa, à l'époque de la colonisation; mais il a dû être abandonné à cause du ressac qu'on y éprouve et de l'insuffisance d'abri qu'il offre. Il n'est fréquenté que par des caboteurs faisant le commerce des huiles et des denrées du pays. Les vapeurs de la Compagnie anglaise s'arrêtent régulièrement à ce mouillage.

A quinze milles, dans la même direction, se présente la verdoyante vallée de « Camana », où les récoltes d'olives sont abondantes et font l'objet d'un important commerce d'huiles, qui attire au petit port de Camana un cabotage assez actif, quoique le mouillage y soit presque constamment contrarié par des ras de marée et de forts courants venant du sud.

Après une suite de falaises élevées se dressant à pic et de montagnes arides et escarpées qui suivent la côte, à trente-huit milles de Camana, on arrive sur la rade de « Atico », excellent ancrage, sain et abrité, sur des fonds de 16 à 20 mètres. Elle fut, pendant la guerre de l'indépendance, le point d'embarquement et de débarquement des divisions destinées à opérer dans les provinces du Sud. Les environs offrent des ressources nombreuses, qui se centralisent dans la ville voisine de Caravali.

En remontant le littoral, on atteint, à 42 milles, le petit port de création récente qu'on appelle « Chala ». C'est une crique sujette à une forte houle et à un ressac très sensible sur la plage; on y trouve néanmoins, entre les mois d'octobre et de mars, des calmes fréquents et durables. Le fond varie de 25 à 35 mètres, à un mille du débarcadère. Le môle qu'on y avait construit a été détruit presque aussitôt et n'a pas été relevé jusqu'ici.

C'est par ce port que se fait le commerce de quelques provinces des départements de Ayacucho, Cuzco et Arequipa. Un ponton mouillé dans la crique sert de dépôt aux passagers et à la cargaison, lorsque les brisants empêchent de communiquer avec la terre. Chala est le port le plus voisin de la ville de Cuzco.

Cuzco est la cité la plus célèbre du Pérou et de toute l'Amérique du Sud, par son antiquité et par les souvenirs historiques qui s'y rattachent; c'est l'ancienne ca-

pitale, la métropole sacrée du puissant empire des Incas; elle compte encore aujourd'hui plus de 60,000 habitants. Les ruines colossales qu'on admire dans cette ville et aux environs, ses magnifiques monuments, ses temples d'une architecture bizarre, la font considérer comme la seconde ville de la République.

Il existe, dans le voisinage du port de Chala, de très riches veines de cuivre et l'on y exploite un certain nombre de mines de ce métal, dont les produits s'embarquent sans droits pour l'étranger. Quoique les gisements soient d'une assez grande étendue et d'un excellent contenu, le manque de bras et la pénurie de capitaux en ont presque paralysé l'exploitation.

En suivant la direction de la côte, on atteint, à trente-huit milles au nord-ouest, la petite anse de « Lomas, » avec un mouillage très sûr, par des fonds de 15 à 20 mètres. Au bord de la crique s'élèvent quelques ranchos et des magasins servant de dépôt aux produits de l'importante hacienda de Chocavento et des fermes nombreuses qui fournissent les exportations de ce petit port : le coton, le sucre, la chancaca, le rhum, l'eau-de-vie, etc. Un certain nombre d'embarcations viennent y chasser les loutres. L'anse de Lomas est une station balnéaire pour les familles d'Acarie, petite ville située à 40 kilomètres environ. On y vient passer les mois d'été, de novembre à mars, sur sa belle plage unie et sablonneuse.

A quarante-six milles, dans la même direction, l'ancrage de « Nazca » ou port « Caballos, » offre un mouillage assez incertain, sans ressources d'aucune espèce. Ce point n'est fréquenté que par les navires frétés pour embarquer le coton, la cochenille, les vins doux et autres produits des haciendas de la contrée.

A une distance d'environ soixante milles, au nord de l'ancrage de Nazca, se trouve l'île de San-Gallan, peu éloignée de la presqu'île de Paracas, laissant entre elle et cette pointe du littoral un passage, ou boqueron, de 2 milles 1/2 de largeur, avec une profondeur d'eau de 35 à 50 mètres. A partir de la pointe de Caracas, la côte se dérobe à l'est, formant une assez vaste rade, en partie masquée par l'île San-Gallan et l'île Blanca; c'est ce qu'on appelle la baie de Pisco.

Le port, proprement dit, s'étend dans le côté nord-est de la rade. Il n'offre qu'un abri insuffisant contre la houle qui s'y fait presque toujours sentir. La plage est large et basse, et les fonds varient de 7 à 13 mètres, sur vase, à deux encâblures (366 mètres) du môle.

Le môle de Pisco est une très belle construction dont la vaste charpente, toute en fer, supporte une solide plateforme en bois. Il s'avance dans la mer jusqu'à une longueur de 675 mètres, de manière à atteindre les fonds de 7 à 8 mètres. C'est un des travaux les plus importants exécutés dans les ports de l'Amérique méridionale. Ce môle, muni à son extrémité d'une large et solide échelle, permet de débarquer quel que soit l'état de la mer; à son point d'attache, sur la plage, se trouvent les bureaux de la douane et du capitaine du port. Tout auprès sont les magasins d'entrepôt et quelques établissements de vivres pour la marine. L'eau, pour l'approvisionnement des navires, arrive jusqu'à la pointe extrême du môle, où elle est amenée par une conduite placée sur l'un des côtés.

La ville de Pisco est construite un peu en arrière, sur une hauteur, à un kilomètre et demi de la baie; ses édifices et quelques tours blanches se voient très distinctement de la mer.

Pisco est un des grands ports (puertos mayores) du Pérou, et le plus important de la province de Ica. Il est relié à la ville de Ica, sa capitale, par un chemin de fer d'une longueur totale de 74 kilomètres. Cette ligne, livrée à l'exploitation en 1871, a été depuis lors rachetée par l'Etat. Le port de Pisco est en communication télégraphique avec Ica, et jusqu'à Lima avec toutes les stations intermédiaires.

La contrée, désignée sous le nom de Vallée de Ica, compte environ cent cinquante grandes haciendas, non compris les petites propriétés appartenant à des familles indigènes. On y élabore, annuellement, de 90 à 100,000 pipes (botijas) d'eau-de-vie (aguardiente) à 18 degrés, et 12 à 15,000 barils de vin, imitation de Jerez, Madère et Malaga. La renommée des vins de Pisco grandit constamment, car les procédés les plus modernes sont employés dans les grandes haciendas, et quelques marques déjà recommandables assurent à la province de Ica une réputation méritée. Les plus connues sont : Elias, Falconi, Latorre, Ledos, etc...

En outre des divers fruits du pays, graines et céréales, on récolte annuellement 8 à 10,000 quintaux de coton d'une qualité supérieure, et 30 à 40,000 livres de cochenille.

Il se fait par le port de Pisco une grande exportation de ces divers articles. Le département de Ayacucho et celui de Huancavelica exportent aussi, par là, des laines de mouton et de vigogne, des métaux précieux et d'autres produits de leur industrie. L'exportation annuelle des laines, par le port de Pisco, dépasse un million de francs. Il y a aussi une importation considérable d'articles étrangers et nationaux pour la province littorale, et un transit très actif pour les départements intérieurs.

Le mouvement maritime et commercial du port de Pisco avait été pour l'année 1870, le suivant :

ENTRÉES

352 navires à voiles, jaugeant	97.207	tonnes.
24 — à vapeur —	21.700	—
376 navires jaugeant ensemble	118.907	tonnes.

SORTIES

358 navires à voiles, jaugeant	105.280	tonnes.
24 — à vapeur —	21.700	—
382 navires jaugeant ensemble	126.980	tonnes.

En 1877, à la veille du conflit armé avec le Chili, ce mouvement se décomposait ainsi :

ENTRÉES

396 navires à voiles, jaugeant	125.809	tonnes.
48 — à vapeur —	44.150	—
444 navires jaugeant ensemble	169.959	tonnes.

SORTIES

405 navires à voiles, jaugeant	137.200	tonnes.
48 — à vapeur —	44.150	—
453 navires jaugeant ensemble	181.350	tonnes.

En 1883, après la longue suspension des affaires et du trafic maritime, occasionnée par les faits de guerre, le mouvement du port de Pisco s'est borné aux résultats suivants :

ENTRÉES

281 navires jaugeant ensemble 84.630 tonnes.

SORTIES

285 navires jaugeant ensemble 92.330 tonnes.

La reprise, plus accentuée pendant l'année 1884, a dû accuser un sensible accroissement dans le trafic ; mais le défaut de renseignements ne nous permet pas encore d'apprécier l'importance de cette augmentation, que les assurances d'une paix durable contribueront à développer de plus en plus.

LE CHEMIN DE FER D'ANTOFOGASTA

Nous avons, à plusieurs reprises, indiqué l'importance chaque année grandissante du nouveau port bolivien d'Antofogasta, mouillage excellent situé près de Mejillones, dans le voisinage de gisements de nitrate, de districts miniers de cuivre et d'argent, de gisements de guano.

Une voie ferrée en construction, dont les travaux, dit la *Estrella de Panama*, ont été poussés avec la plus grande activité, réunira bientôt Antofogasta à Huanchaca.

Des acquisitions de traverses viennent d'être faites à Chiloë, des commandes de rails en Europe.

Avant deux ans, Huanchaca sera réunie à la côte.

Ce ne sera que le commencement d'un réseau plus important. La *Estrella* croit que le Gouvernement est disposé à accorder des concessions avantageuses, afin que les principales villes de l'intérieur soient mises en communication le plus tôt possible avec le port d'Antofogasta, dont la prospérité deviendra alors considérable.

Ce sera le grand marché de la Bolivie, pays riche en produits d'exportation auquel il ne manque que des facilités pour les transports.

La Bolivie sera une des contrées tributaires du canal de Panama. Ses guanos, ses nitrates, ses minerais seront pour lui un élément de frêt. La création des voies ferrées, qui sont commencées ou projetées, rendra plus facile l'exploitation de toutes ces richesses naturelles et en développera l'expédition au dehors. C'est à ce titre que nous avons cru devoir appeler l'attention sur l'article de *la Estrella* que nous venons d'analyser.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de décembre 1884 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon....	19°0	33°4	27°5	71 0	$91^{mm}6$	7
Gamboa..	15 0	31 8	24 8	78 7	56 5	3
Naos.....	19 0	33 0	27 1	77 5	34 2	4
Totaux.	53 0	98 2	79 4	227 2	182 3	14
Moyennes	17 7	32 7	26 5	75 7	60 8	5

La température a sensiblement baissé par rapport au mois de novembre, surtout à Gamboa, où la diminution est de 1°,2. C'est le résultat naturel de la saison. C'est encore à Colon qu'elle est le plus élevée et à Gamboa le moins. En ce dernier point aussi, les écarts journaliers sont bien plus considérables que dans les deux autres stations, et celles-ci, sous ce rapport aussi bien que sous le rapport de la température en général, se rapprochent beaucoup l'une de l'autre pendant ce mois.

Quant à la température moyenne de l'eau de la mer, elle a éprouvé exactement la même diminution de 0°,8 sur l'une et l'autre côte. Cette température est de 27°,1 à Colon, 25°,5 à Naos.

L'humidité a éprouvé une grande diminution par rapport à novembre; la diminution moyenne dans tout l'Isthme est de 8,0, et à Colon de 9,2. Ceci s'explique évidemment par l'arrivée de la saison sèche.

Cette saison s'est, pour ainsi dire, établie définitivement dès le commencement de décembre, car il est tombé peu d'eau pendant tout le mois, pas une seule goutte à partir du 6 à Gamboa, ni à partir du 8 à Naos, et seulement 12^{mm},6 à partir du 8 à Colon.

Le Chagres a éprouvé, entre le 3 et le 8 décembre, quelques oscillations, dont l'amplitude n'a pas dépassé 0^m,60 à Gamboa, 0^m,90 à Bohio Soldado. A partir du 8, la descente s'est effectuée d'une façon absolument régulière.

Le régime du vent a été constamment celui même qui est particulier à la saison sèche. Dans tout l'Isthme, l'alisé a surtout soufflé du Nord, notamment à Colon; à Gamboa, la direction dominante a peut-être été plutôt N.-E. que N., et à Naos les directions N. E. et N.-O. se sont présentées encore assez souvent. Les calmes ont continué à être quelque peu fréquents à Gamboa pendant la nuit.

Marégraphie. — Le tableau suivant fait connaître les mouvements les plus accentués de la marée :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	— 0^m21	0^m 36	0^m 50
Naos................	0 0	6 04	5 94

Ces mouvements sont presque identiques à ceux de novembre, et, comme eux, ne présentent rien d'anormal.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 2 juillet, sur steamer « Medway ».

M. Stalon (Alfred).

De Saint-Nazaire, le 8 juillet, sur steamer « Ville-de-Brest. »

MM. Ansart (Marie),
Bizeray (Edmond),
Cuinières (Charles),
Grené (Georges),
Komar (Auguste),
Leclerc (Emile),
Lemonnier (Emile),
Mange (François),
Penon (Victor),
Roy (Blaise),
Tamain (Amédée).

FRETS

Paris, le 27 juin 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Callao)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Islay)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José, Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbons)	22 —	
Callao	23 —	
Panama	24 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	24 —	
San-Francisco (Californie)	16 —	
Colon (charbons)	20 à 22 —	

Du Pacifique sur l'Europe, on cote :

De Valparaiso sur Royaume-Uni, 35 sh.; pour le Continent, 40 sh. : blés.

De Valparaiso sur Royaume-Uni, 36 sh. 3; pour le Continent, 41 sh. 3 : nitrates.

De San-Francisco sur Royaume-Uni, 33 sh. 9; pour le Continent, 35 sh. : blés.

De Portland (Orégon) pour Londres, 40 sh. : blés.

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 JUILLET 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
1er juillet. .	481.25 480 481.25 482.50	en liq. : ... au 15 : 481.25 482 50	409 405 403	232.50 233 232	303 303 303.50 302 303.50	301 301.25 301.50 301.75 302 302.25 302.50
2 — . .	482 50 481.25	en liq. : ... au 15 : ...	404 403	234 232	302 301 300.50 300.25	301 300 301
3 — . .	482.50 481.25 480	en liq. : ... au 15 : ...	408 409 408	232	301.25 301.50 303 301.50	304 303 304
4 — . .	481.25 480 481.25	en liq. : ... au 15 : 480 481.25	405 407 408 409	233 234 233	303.50 303.75 302	302 301
5 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
6 — . .	473.75 472.50 470	en liq. : ... au 15 : 475	405 402	233 233.50 234 233	304 305	»
7 — . .	470 471 25 470 471.25	en liq. : ... au 15 : 472.50 473.75 472.50 472.50	406 408	233.50 233	305 306 307 308 309 305	»
8 — . .	473.75 470.50 471.25 470 471.25	en liq. : ... au 15 : 470 470 468.75 470	406 408 405.50	232 232.50 232	309 309.50 310	»
9 — . .	472.50 473.75 475 473.75 472.50	en liq. : ... au 15 : 475 473.75	406 407.50 408	232.50 233 233.75 234	309.50 307.50 305.50	»
10 — . .	475 476.25 477.50 476.25 475 477.50 475 476.25 477.50 472.50	en liq. : ... au 15 : 475 476.25	408 407.50 405.50 407 408 407 406 405.50	234	305 306 305	»
11 — . .	476.25 475 476.25	en liq. : ... au 15 : 475	408 406	234	305 305.50 305 304.50 304	»
12 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
13 — . .	475 477.50 475 473.75 475	en liq. : ... au 15 : 475	405.50 406 405 404	234 234.50	303 305	»
14 — . .	Bourse fermée.	»	»	»	»	»

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 52496

6e Année. — Numéro 143. Samedi 1er Août 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE :

M. Ferdinand de Lesseps a annoncé aux Actionnaires de Panama, réunis en Assemblée, que, samedi prochain, à 9 heures précises du matin, rue du Chemin Vert, à Pantin, quatre des grands excavateurs qui vont être expédiés à Panama, seront mis en fonctionnement dans un terrain difficile, expressément choisi dans ce but.

Les Actionnaires qui désirent assister à ces essais n'ont qu'a demander une carte d'entrée au Secrétaire général de la Compagnie de Panama, 46, rue Caumartin.

Les représentants de la Presse seront reçus dans le chantier sur la seule présentation de leur carte.

Voir, à la page 1276, *une Note sur ces excavateurs.*

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

6e Réunion. — 29 Juillet 1885

RAPPORT
DE
M. FERDINAND DE LESSEPS
AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

La puissante communauté d'action qui existe entre nous, résulte de la sincérité avec laquelle nous vous rendons compte chaque année des résultats obtenus et des nouveaux projets élaborés.

On sait que dans leur application pratique, les plans de travaux publics subissent continuellement les modifications de détail que les circonstances imposent. Ces changements, — qui ne touchent pas aux grandes lignes des programmes, — qui ont toujours pour but une meilleure adaptation des forces, — deviennent, pour les adversaires de notre entreprise, le thème facile de critiques violentes, de remarques insidieuses, dictées par la plus évidente mauvaise foi. Et lorsque, dans l'application des programmes que nous vous avons loyalement exposés, la défaillance, l'erreur, ou même la faute d'un agent, nous vaut un mécompte partiel, alors vos adversaires entrent en campagne et, renouvelant les attaques de jadis contre le Canal de Suez, prédisent des catastrophes.

Si nous vous entretenions simplement des faits accomplis, si nous ne vous disions pas à l'avance, toutes

ros intentions, nul ne pourrait nous trouver en défaut.

Le Canal maritime de Suez, si longtemps qualifié d'inexécutable, s'est exécuté grâce à ce système de franchise qui, s'il vaut à votre Président et à vos Administrateurs, parfois, des ennuis passagers, maintient à notre œuvre le caractère qu'elle doit avoir. C'est en appliquant le système par lequel le Canal de Suez fut achevé, que nous achèverons ensemble le Canal de Panama.

Il appartient à nos associés de répondre, comme nous, par le plus calme dédain aux intrigues, aux manœuvres, aux attaques inévitables. L'histoire du Canal de Suez est encore trop vivante pour qu'il y ait, croyons-nous, à redouter la moindre faiblesse dans la légion serrée des Actionnaires et des Obligataires du Canal de Panama.

RÉSULTATS SUCCESSIFS

A chacune de nos Assemblées, depuis 1881, nous vous avons rendu compte des progrès successifs de notre œuvre et soumis nos plans d'avenir.

Nous sommes en mesure, aujourd'hui, de vous dire comment et à quel prix l'achèvement du Canal maritime doit être assuré.

Dès votre première Assemblée constitutive, le 31 janvier 1881, nous vous faisions connaître « les dis- « positions dont nous avions pris l'initiative », et qui, suivant les termes de ce premier Rapport, « devaient « nous faire gagner plusieurs mois, probablement « une année, sur l'époque de l'ouverture du Canal « maritime et des recettes du transit. »

Quant à la dépense à prévoir pour les travaux :

Une somme de 600 millions de francs sera nécessaire, disions-nous, pour atteindre en sept ou huit années au maximum le jour de l'ouverture du Canal de Panama à la grande navigation.

A cette évaluation, qui s'appliquait au creusement du Canal maritime, il suffisait, pour supputer le coût total probable de l'œuvre au jour de l'inauguration du Canal, d'ajouter le montant des Charges sociales obligatoires, du Service annuel des intérêts, des Dépenses du Domaine (achat de terrains et construction de bâtiments), et des Frais d'administration. Cette supputation ne pouvait même pas être indiquée il y a cinq ans; et comme on devait pourvoir à ces charges, ou par l'augmentation du capital ou par des emprunts, un article de vos statuts prévit la possibilité de porter, avec votre approbation, de 300 à 600 millions de francs le Capital-Actions émis. Nous supposions, à cette époque, que le creusement proprement dit du Canal coûterait 600 millions de francs, et que les Charges sociales, le Domaine et les Intérêts à servir annuellement aux Actions et Obligations jusqu'à la date de l'inauguration du Canal, coûteraient environ une somme égale à la dépense de creusement du Canal. C'était d'ailleurs, quant au coût total ainsi calculé, rester dans les limites du Congrès international de 1879.

A votre deuxième Assemblée constitutive, le 3 mars 1881, nos premières appréciations se trouvaient confirmées. Nous pouvions dire que « nous avions « gagné une année sur l'époque de l'ouverture du « Canal à la grande navigation »; que « l'œuvre « serait achevée en 1888 ».

Nous vous donnions, ainsi qu'il suit, le devis du creusement du Canal :

Creusement du Canal, exécution des digues latérales ou cavaliers, transport et déversement des déblais de la grande tranchée de la Culebra..........	430.000.000 fr.
Parachèvement du barrage, établissement des émissaires d'évacuation, etc...	46.000.000
Bassin d'attente, porte de marée, etc..	36.000.000
Total..............	512.000.000 fr.

Les chiffres que nous relèverons plus loin, pour déterminer le coût total du percement de l'isthme américain le jour de l'inauguration du Canal, seront la confirmation de ces premières données.

Le plan de notre première campagne d'exécution était ainsi résumé dans le Rapport de 1881 :

Cette première campagne verra s'achever le piquetage du Canal, le complément des forages, la construction des ateliers, l'appropriation des emplacements où les excavateurs et autres engins mécaniques fonctionneront après leur montage. Dès le commencement de 1882 plusieurs chantiers seront en pleine activité.

Relativement au matériel, nous vous disions :

Les premiers mois de travaux effectifs permettront de faire en grand l'expérience pratique de la meilleure utilisation des appareils, des procédés préférables d'exécution, des modes de transport donnant les résultats les plus avantageux. C'est alors que les commandes définitives de matériel, mûrement étudiées, seront faites en connaissance de cause. Avant la fin de 1882 le matériel définitif fonctionnera.

Tel était notre programme pour la campagne 1881-1882.

Le 29 juin 1882, à votre troisième Assemblée, nous vous exposions ainsi les résultats obtenus :

Le programme d'exécution du Canal maritime, dont nous vous avions indiqué les lignes principales dans vos Assemblées constitutives des 31 janvier et 3 mars 1881 a été suivi ponctuellement. Les résultats acquis améliorent la situation que nous vous avions exposée.

Le terrain à déblayer était plus facile qu'on ne l'avait supposé; par contre, et nécessairement, le cube total à extraire était devenu plus important, puisque les talus du Canal devaient recevoir une inclinaison plus accentuée. Si, contrairement à nos intentions, on se fut trop hâté de commander les appareils d'abord prévus, l'amélioration constatée dans la nature du terrain eut été détruite par la non-utilisation des machines.

La confiance que les Actionnaires du Canal de Panama nous ont témoignée, disions-nous à ce sujet, nous a permis de ne rien sacrifier à l'impatience. Nous prolongerons donc, s'il le faut, la période d'organisation définitive au delà du terme que nous lui avions assignée dans notre programme, afin que chacun de nos chantiers mis en travail soit réellement définitif.

C'est à cette Assemblée que nous vous donnions le Programme d'exécution du Canal arrêté par la Commission supérieure consultative des travaux, et qui comprenait l'ouverture de plusieurs chantiers à sec « permettant d'étudier la nature des terrains, les « pentes à donner au talus, etc. »

Votre direction se rencontrait avec l'avis unanime de la Commission supérieure consultative : marcher lentement et sûrement à la solution du problème, sans précipitation, sans rien livrer au hasard.

Nous devons nous féliciter, disions-nous, de la prudence avec laquelle nous avons fait nos commandes, car les premiers engins expédiés, mis en travail, nous ont montré les améliorations les modifications que le caractère du sol et les habitudes des ouvriers du pays nécessitaient pour obtenir des rendements satisfaisants.

Nos prévisions se trouvant confirmées par les faits, et notre crédit s'établissant sur des bases solides, nous vous faisions connaître, à cette même Assemblée, notre intention de ne pas user, si cela était possible, de la faculté statutaire du doublement du capital de 300 millions, et de nous procurer les ressources nécessaires au moyen d'émissions d'obligations.

Le 31 décembre 1882, conformément au programme que nous avions soumis l'année précédente, les entrepreneurs chargés de l'application arrivaient exactement à la fin de la première période définie au contrat : la *période d'organisation*, « période, « disions-nous, dans notre Rapport du 17 juillet 1883, « qui devait durer deux années et à l'expiration de « laquelle la Compagnie et les entrepreneurs auraient « à évaluer les prix unitaires d'exécution ».

Après cette expérience, votre Conseil et les entrepreneurs reconnurent qu'au point où l'on était arrivé, et en considération de ce fait, que le but principal était d'achever le Canal le plus promptement possible, la mise en œuvre d'une entreprise unique ne donnerait pas une suffisante garantie d'exécution dans les délais voulus ; qu'il fallait y substituer l'action combinée d'une série d'entrepreneurs : « Le système « de la division des entreprises, avaient écrit ces « entrepreneurs eux-mêmes, le 31 décembre 1882, « répond mieux que tout autre aux nécessités « actuelles.... »

A cette Assemblée du 17 juillet 1883, nous vous disions :

La première partie du programme que nous vous exposions il y a deux ans, et qui pouvait alors paraître téméraire, se trouve ponctuellement exécutée. La période d'organisation a exactement duré les deux années que nous avions prévues à ce programme.

La seule et importante modification que nous ayons à vous signaler consiste à avoir substitué une série d'entrepreneurs à l'entreprise unique dont nous avions jeté les bases.

Le creusement du Canal avait été attaqué, sur presque toute la ligne, au moyen de 23 chantiers de terrassements et de 3 grands chantiers accessoires.

Nous vous exposions ainsi le programme de la campagne prochaine :

Avant la fin de l'année, les chantiers s'étendront sur toute la ligne du Canal, de Colon à Panama, d'une mer à l'autre.

Ce programme fut exactement réalisé.

A l'Assemblée précédente, nous vous avions dit notre intention de ne pas procéder à l'augmentation du capital prévue aux statuts; à l'Assemblée du 17 juillet 1883 votre Conseil vous fit connaître qu'il ne pensait pas devoir appeler les versements dus sur les actions, mais pourvoir aux moyens nécessaires par voie d'emprunt :

Nous croyons que les travaux prendront prochainement une extension considérable, c'est pourquoi nous aurons à prévoir les conséquences financières de cette fructueuse activité. Nous pourrons nous procurer les fonds nécessaires, soit en appelant les versements sur les actions, soit, réservant ces versements, en faisant appel au crédit par une émission d'obligations. Votre Conseil, ne s'inspirant que de vos intérêts réels, et poursuivant sans relâche notre grand but, l'achèvement du Canal en 1888, prendra, le moment venu, la décision la plus favorable à vos intérêts.

Un an après, à votre Assemblée du 1[er] août 1884, nous étions autorisés à nous exprimer ainsi :

Non seulement nous sommes encore en mesure d'affirmer aujourd'hui que rien, jusqu'ici, ne s'oppose à ce que le Canal de Panama soit achevé en 1888; mais, en outre, nous vous dirons, dans la partie de ce Rapport consacrée aux travaux, comment cette promesse peut mathématiquement se réaliser.

Cependant, depuis le premier contrat résultant de l'application des premiers programmes, de grandes et profondes modifications s'étaient imposées.

Les attaques dont votre entreprise était menacée, et l'impression que ces manœuvres pouvaient produire, auraient pu nous amener à l'exécution rapide d'un Canal restreint, sauf à parachever ensuite, plus tard, après le passage établi, et par conséquent démontré, le Bosphore américain livré aux navires. D'autant qu'à l'origine, on supposait qu'il y aurait un plus grand nombre de roches à extraire qu'il ne s'en trouve réellement. Il s'agissait, alors, en effet, d'une extraction totale de 72 millions de mètres cubes environ. On eût laissé à l'avenir la charge d'une dépense plus forte, en gagnant quelques mois, en démontrant plus tôt la parfaite praticabilité du percement de l'isthme.

Ces craintes ne se sont heureusement pas réalisées. Nos actionnaires, se souvenant de Suez, ont résisté à toutes les attaques, et nul, sérieusement, n'a émis de doute sur la possibilité de creuser un Canal maritime direct entre les deux Océans, à travers les Cordillères colombiennes.

D'un autre côté, la flotte marchande qui sera prête à utiliser le Canal dès l'année de son ouverture et le mouvement de transit qui en résultera sont tels, que nous devons achever le Canal le plus complètement possible avant son inauguration.

Pour le Canal de Suez, on avait compté sur un transit de 3 millions de tonnes, et c'est à un mouvement de 20 millions de tonnes qu'il faudra satisfaire dans quelques années. A Panama, le transit de la première année sera, au minimum, de 6 millions de tonnes, relevées, connues, prêtes à passer dès

maintenant; et qui oserait chiffrer ce que sera le mouvement maritime entre les deux grands Océans, quelques années après l'ouverture de la voie nouvelle si impatiemment attendue.

Nous avons donc voulu achever du premier coup le Canal maritime entre les deux Océans, et puisque la clairvoyance et la solidité de nos actionnaires nous le permettaient, nous n'avons pas hésité à adopter le programme de notre Commission supérieure consultative des travaux, programme que nous vous avons soumis le 23 juillet 1884, ainsi résumé :

A. — Canal de 9 mètres au-dessous du niveau moyen de la mer;
B. — Largeur au plafond de 22 mètres;
C. — Tranchée directe, à ciel ouvert, entre les deux mers;
D. — Sas avec porte de marée du côté de Panama;
E. — Ports à Colon et à Panama;
F. — Gare de 5 kilomètres au milieu du Canal;
G. — Barrage de Gamboa avec dérivation des eaux.

En vous exposant ce programme, l'année dernière, nous vous disions :

Les travaux de parachèvement ou d'amélioration, qu'il eût fallu faire après l'inauguration du Canal maritime, dans un temps donné, s'exécuteront avec une telle économie pendant l'exécution même du Canal maritime proprement dit, que nous n'avons pas hésité à les comprendre dans notre programme malgré l'augmentation de cube qui en résultait, puisque cette augmentation ne devait pas retarder l'achèvement du Canal maritime en 1888.

Nous nous hâtons d'ajouter que l'extension de ce programme ne nous conduisait pas, comme dépense, — ainsi que nous l'établirons plus loin, — au delà des limites sanctionnées par le Congrès international de 1879, Congrès dont les délibérations sont la base de notre association.

MARCHE DES TRAVAUX

Le programme étant fixé, l'effort à faire étant connu, le cube à extraire étant largement déterminé, l'achèvement du Canal maritime devenait une simple question de matériel.

L'expérience du Canal maritime de Suez, disions-nous l'année dernière, la lenteur calculée avec laquelle nous avons procédé à l'organisation des chantiers et à la commande du matériel, — afin de ne perdre aucun temps pendant la période de pleine exécution — nous a permis de marcher sûrement, sans tâtonnement, sans recul et de telle sorte que, de progrès en progrès, maintenant, nous arriverons, nous en avons la ferme confiance, à l'achèvement du Canal maritime à la date prévue et annoncée.

Nous vous communiquions, en même temps, le programme d'exécution de notre Directeur général des travaux :

Le matériel est calculé pour exécuter le total des excavations à sec en trois années, et les dragages en deux années. D'où il résulte, qu'alors même que nous n'aurions commencé les travaux à sec que le 1er janvier 1885, et les travaux de dragage que le 1er janvier 1886, le Canal pourrait être terminé mathématiquement le 1er janvier 1888. Pour faire face à l'imprévu, malgré les calculs de rendement minima que nous avons exposés, qui répondent déjà à un imprévu, nous aurons, d'une part, comme marge, tout ce qui aura été exécuté en terrassements à sec le 1er janvier 1885 et tout ce qui aura été exécuté en dragages le 1er janvier 1886 et, en outre, toute l'année 1888.

C'est ce programme qui s'exécute, régulièrement.

Les incidents graves qui ont marqué la campagne dernière, et dont nous vous entretiendrons dans une autre partie de ce Rapport, n'ont affecté qu'une partie des marges laissées à l'imprévu dans ce programme.

En exécution d'une des clauses de la concession, le Gouvernement des États-Unis de Colombie a été appelé à évaluer le degré d'avancement des travaux. La déclaration du Gouvernement, datée du 26 décembre 1883, était ainsi conçue :

La Compagnie du Canal de Panama a droit à ce qu'on lui adjuge, suivant les termes de l'acte de concession, 150,000 hectares de terrains comme l'équivalent d'un peu plus du tiers de l'exécution de l'œuvre.

Les travaux poursuivis depuis cette déclaration permettent de considérer l'effort actuellement accompli, comme dépassant la moitié de l'effort total nécessaire.

Cet effort considérable, qui assure l'exécution de l'œuvre, ne pouvant pas être nié, les adversaires du Canal de Panama, comme jadis les adversaires du Canal de Suez, en arrivent à susciter des discussions puériles, à formuler d'absurdes critiques, et, dans leur impuissance de nuire, ils n'hésitent ni devant la calomnie, ni devant la diffamation.

Un groupe nouveau d'adversaires s'est manifesté. Vous aviez contre vous, jusqu'ici, certains capitalistes intéressés à voir retarder le plus possible l'inauguration de la voie nouvelle, — soit pour conserver l'exploitation des voies de transport actuelles, soit pour attirer des capitaux en vue de l'exécution problématique d'un canal concurrent, — et vous aviez aussi des spéculateurs qui essayaient, de temps en temps, d'agir à la Bourse contre vous :

Depuis notre dernière Assemblée générale constitutive, disions-nous l'année dernière, certains organes n'ont cessé de répandre de fausses nouvelles et d'attaquer notre entreprise, sans autre but que de vous alarmer et de chercher à vous décourager, afin de pouvoir obtenir, au plus bas prix possible, des actions au profit de leurs commanditaires qui en connaissaient la valeur; mais je vois par votre attitude qu'ils n'ont pas réussi à ébranler votre confiance. Sachez que vous n'avez plus d'adversaires extérieurs, mais qu'il faut vous mettre en garde contre les ennemis intérieurs. Les recettes du Canal de Suez montrent ce que l'avenir réserve aux Actionnaires de Panama; ils ne se laisseront ébranler ni par les malveillants, ni par les spéculateurs.

Les spéculateurs savent ce que votre résistance leur a coûté.

Alors, ne pouvant rien contre les Actionnaires, certaines individualités se sont tournées contre la Compagnie; et, par la publication de journaux créés exprès, expédiés, ou criés sur la voie publique, par

des correspondances, par des brochures, une véritable campagne de chantage a été organisée.

Nous n'avons pas besoin de dire que ces spéculateurs d'un genre spécial trouveront la Compagnie du Canal de Panama aussi dédaigneuse et aussi inébranlable que l'ont été les Actionnaires.

Mais je suis heureux de pouvoir ajouter que les deux principaux journaux menant cette campagne déplorable, bien que se publiant à Paris, ne sont pas dirigés par des Français.

Le creusement continu du Canal maritime, et son achèvement, sont les seules réponses à opposer à de tels adversaires. Nous ne ferons pas à nos associés l'injure de les croire impressionnés par de telles manœuvres.

En 1860, il y a vingt-cinq ans, un journal du genre de ceux dont nous venons de parler publiait ces lignes :

> Beaucoup de personnes, en France, de *petites gens*, ont été induites à prendre de *petites actions* du Canal de Suez sous l'impression que l'affaire serait profitable. La marche des travaux en Egypte, toutefois, a été telle, qu'elle a montré que si l'entreprise n'est pas impraticable, elle exigera des sacrifices d'argent, de temps et de travail tout à fait au-delà des forces de toute Compagnie.

C'est exactement dans les mêmes termes qu'on parle maintenant, parfois, des Actionnaires du Canal de Panama et de l'œuvre entreprise.

Les *petites actions* du Canal de Suez, émises à 500 fr., sont devenues des actions de 2,200 fr.; et les *petites obligations*, émises à 300 fr., valent 565 fr.

Et le Bosphore égyptien a été achevé.

Les *petites actions* et les *petites obligations* du Canal de Panama auront la même destinée, et le Bosphore américain s'achèvera dans les mêmes conditions.

Jadis, les attaques contre les Actionnaires du Canal de Suez venaient de l'étranger; — les attaques contre les Actionnaires de Panama sont encore d'origine étrangère, mais, malheureusement, c'est en France qu'elles sont éditées.

La marche prudente avec laquelle nous avons procédé à la commande des appareils d'extraction et à l'installation des chantiers est qualifiée de « lenteur « fatale »; — les expériences faites avec soin, sur les lieux, plusieurs fois renouvelées, deviennent des « tâtonnements » ; — des dragues puissantes travaillant en un terrain mou, ne présentant aucune difficulté, sont-elles enlevées à ce chantier pour être transportées dans l'intérieur? aussitôt, vos adversaires, attentifs, de signaler la diminution du cube qui en résulte; — suspend-on, pour le réorganiser mieux, tel chantier d'excavation? la diminution du cube, cependant annoncée, devient un désastre; — tel agent en vue, fatigué (car c'est un rude labeur qu'ont accepté tous ceux qui dirigent ou exécutent des travaux dans l'isthme), a-t-il un instant de faiblesse, de défaillance? sans retard, la nouvelle est transmise, grossie, et ce sont de honteuses dénonciations d'incapacité, lorsque la dénonciation ne revêt pas un autre caractère; — des matelots atteints de la fièvre jaune aux Antilles, débarqués à Colon, morts dans l'isthme, viennent-ils augmenter la moyenne des décès? immédiatement un télégramme signale l'apparition d'une épidémie sur les chantiers; — un jour, l'isthme est « tout roches », et le lendemain ce sont les « boues liquides » qui y dominent; — enfin, — et qu'y a-t-il à répondre à de telles audaces? — à bout d'arguments, vos adversaires en arrivent à qualifier simplement de « mensongers » les renseignements donnés par la Compagnie!

Il eût été puéril de croire que l'isthme de Panama serait coupé en sept ou huit années, sans qu'il se produisît des mécomptes, et que le personnel de tout rang exécuterait un pareil travail comme d'un coup, sans erreur, sans faute; et il était probable que dans la formidable manipulation de matériel et de matériaux qu'allait exiger l'achèvement d'une telle œuvre, entreprise et exécutée dans des délais si rapides, quasi vertigineux, des actes coupables seraient à redresser. Le devoir du Président et des Administrateurs d'une Société est de se prémunir contre ces incidents inévitables, dans la mesure du possible, pour les éviter; de les redresser quand ils se produisent, de les poursuivre lorsque leurs auteurs méritent un châtiment.

Votre Conseil, Messieurs, n'a pas failli, il ne faillira pas à ce devoir. Il peut dire que, si des défaillances ont été constatées, si des fautes ont été commises, il n'y a pas eu jusqu'ici à relever, ni une faiblesse, ni une erreur, ni une faute ayant causé à la Compagnie un dommage appréciable, relativement à l'importance de l'entreprise.

Il a été parlé, il y a quelques mois, d'un mauvais mesurage à la suite duquel un entrepreneur aurait reçu une somme supérieure à celle qui lui était due. Notre contrôle a en effet relevé une erreur de ce genre, et l'entrepreneur a simplement restitué la somme perçue en trop. Des incidents de cette nature sont inévitables sur les chantiers; mais ils sont toujours relevés et régularisés, à un moment donné, par le contrôle.

On a parlé également d'un navire chargé de bois, arrivé à Colon, et qui aurait opéré un débarquement défectueux. Toutes les entreprises au monde ont à enregistrer des débarquements défectueux.

Mais c'est sur les cubes exécutés mensuellement que les adversaires de notre entreprise se sont acharnés, se gardant bien de rappeler les divers passages de nos Rapports aux Assemblées, qui avaient précisément pour but de mettre en garde les Actionnaires contre cette manœuvre bien connue de tous ceux dont les entreprises consistent en déblais.

> Vous nous permettrez de vous faire observer, disions-nous notamment, que dans l'exécution d'une œuvre telle que la nôtre, consistant presque entièrement en excavation, la marche en avant et le succès final dépendent surtout des machines et de l'emploi judicieux des appareils. Il peut donc arriver, dans la pratique de l'exécution, que tels appareils destinés à un chantier soient de préférence mis en œuvre sur un autre point, que là où des appareils mécaniques devaient fonctionner l'expérience prouve que le travail à bras est préférable, etc., etc., et il arrive, en conséquence, que les prévisions, quant au détail, se trouvent interverties...

Il importe, maintenant que nous sommes entrés dans la pleine période d'exécution, que nos associés se rendent bien compte des conditions matérielles qui président partout à la marche des chantiers de travaux publics.

L'effort principal, en pareilles matières c'est l'installation, c'est la création des appareils, c'est l'attaque. Une fois en mouvement, les machines fonctionnent en améliorant sans cesse leur rendement.

Ce n'est pas non plus dans le commencement de la période d'exécution, par l'appréciation unique du cube exécuté, qu'il faut se faire une opinion de la marche des travaux, attendu que les premières terres à enlever que les premiers cubes, sont de beaucoup les plus difficiles, les plus lents et les plus coûteux.

Et nous ajoutions :

Il en est ainsi dans l'exécution de tous les travaux publics; il en a été de même au Canal de Suez, où, sur un déblai total de 75 millions de mètres cubes, 50 millions ont été enlevés pendant les deux dernières années, c'est-à dire alors que les essais de divers appareils créés étaient bien terminés et que les entrepreneurs possédaient enfin l'outillage approprié au travail.

Si l'on tient compte de ce fait que les premiers cubes sont les plus lents à enlever et que notre Direction générale s'applique à attaquer de préférence les cubes difficiles, on aura lieu d'être satisfait de la progression des cubes mensuels depuis le commencement de l'année :

1885	Janvier	550.000 m. c.
—	Février	590.000 —
—	Mars	627.000 —
—	Avril	775.000 —
—	Mai	798.000 —

Nous avions pensé que l'ensemble du cube mensuel atteindrait assez vite le chiffre d'un million de mètres. Nous avions compris dans notre calcul le produit des grandes dragues américaines, qui, du côté de Colon et du côté de Panama, devaient travailler dans des terrains généralement mous. Nous vous dirons, plus loin, comment les entrepreneurs américains se sont trouvés attardés. La partie que ces entrepreneurs ont à exécuter étant la plus facile, ce retard n'empêche en rien l'achèvement du Canal dans les délais. Déjà, du côté de Colon, ces entrepreneurs sont en mesure d'accomplir leur tâche.

Il en est de même du chantier très important de la Culebra, point culminant de l'isthme, et qui devait nous fournir un cube déterminé vers le milieu de 1885. Une modification, une extension du contrat que nous avons demandée aux entrepreneurs dans l'intérêt de l'exécution totale du Canal, ainsi que nous l'expliquerons dans une autre partie de ce Rapport, a reculé de plusieurs mois, volontairement, la mise en toute activité de ce chantier.

Il résulte de ces incidents et de ces modifications, qu'en réalité, le cube mensuel progressif obtenu du 1er janvier au 1er juillet 1885, en rapport avec nos prévisions de l'an dernier, est dans les limites normales voulues pour l'achèvement.

ÉTAT SANITAIRE

Voici le relevé officiel des décès constatés dans l'isthme du 1er avril 1884 au 31 mars 1885 :

« 1884	Avril	59	décès dont	9	d'Européens.
—	Mai	41	—	3	—
—	Juin	60	—	12	—
—	Juillet	87	—	26	—
—	Août	119	—	33	—
—	Septembre	132	—	25	—
—	Octobre	165	—	42	—
—	Novembre	154	—	48	—
—	Décembre	142	—	50	—
1885	Janvier	91	—	35	—
—	Février	46	—	13	—
—	Mars	49	—	21	—

Le personnel, qui était de 17.881 personnes en avril 1884, s'élevait à 20.368 en octobre et restait dans ces proportions jusqu'en mars 1885.

Relativement à l'accentuation des décès d'Européens en octobre, novembre et décembre, nous vous signalerons ce passage du Rapport du docteur Régnier, notre médecin inspecteur :

En tenant compte de l'influence cosmique, il est impossible de ne pas attribuer, ici, le plus grand rôle à l'importation. En effet, au début, c'est à Colon que la majorité des cas est observée, chez des *matelots atteints en rade* et transportés à l'hôpital de cette ville. Puis, en considérant la période d'action de la maladie, on remarque qu'en octobre elle a porté *presque exclusivement sur les matelots débarqués*; qu'ensuite le nombre des matelots atteints a diminué en novembre, et que ce sont les gens du pays qui, en décembre et janvier, sont alors contaminés. Le chiffre des décès est descendu brusquement à 8 en février et à 9 en mars.

TROUBLES A COLON ET À PANAMA

Nous avons à vous entretenir de troubles politiques survenus à Colon et à Panama en mai dernier. Si, par suite d'une méprise, notre chantier de la Culebra n'avait pas été le théâtre d'un incident grave, et si l'incendie de Colon ne nous avait pas causé quelques dommages effectifs, nous n'aurions pas à vous parler de ces événements malheureux, maintenant terminés, notre personnel et nos chantiers, sur toute la ligne, ayant été strictement tenus hors de tout conflit. Et cela à ce point, qu'à Panama, pendant toute la période des hostilités, nos caisses sont restées ouvertes, nos opérations de trésorerie se sont continuées avec la plus parfaite régularité.

L'incendie de Colon a détruit quelques bâtiments que nous avions sur l'emplacement de l'ancienne ville, et désemparé une drague qui se trouvait sur sa cale de montage. La destruction de nos bâtiments à Colon ne nous a causé qu'un préjudice matériel restreint, notre décision étant prise, depuis quelques mois, de transporter tous nos services à la ville nouvelle, créée par nous à l'entrée du Canal, à Christophe-Colomb Nous sauverons certaines parties utilisables de la drague incendiée.

À la Culebra, le dommage a été pour les entrepreneurs, dont le personnel ouvrier, un instant affolé, avait abandonné le chantier. Le personnel dirigeant était demeuré ferme à son poste. Les ouvriers, rassurés, sont maintenant revenus au travail.

Mais ces incidents, tout déplorables qu'ils aient été, avaient permis de constater combien l'entreprise neutre du Canal maritime universel est respectée de

tous. Eh bien ! ces incidents, au contraire, ont donné à nos adversaires des thèmes d'accusation au moins singuliers. En Amérique, on affirmait que les troubles avaient été suscités par le personnel de la Compagnie pour donner à la France le prétexte de s'emparer de l'isthme de Panama; tandis qu'en Europe, on annonçait que les Américains des États-Unis du Nord devaient profiter des troubles, de l'incendie de Colon, pour s'emparer de la Colombie.

La vérité est, qu'en exécution de traités existants, le Gouvernement des États-Unis de l'Amérique du Nord était tenu d'intervenir pour rétablir l'ordre. Voici le texte des instructions données de Washington à l'amiral Jouett :

Le devoir que vous êtes appelé à remplir réclame l'exercice de beaucoup de discrétion. Le but de l'expédition, c'est, pour les Etats-Unis, de remplir les engagements qu'ils ont pris de maintenir la neutralité et la liberté du transit entre Colon et Panama; et, de plus, de protéger les vies et les propriétés des citoyens américains.

Quant à la prétendue « intrigue française », nous reproduirons un passage d'une correspondance, datée de New-York le 24 avril 1885, publiée par la *Gironde* de Bordeaux :

La crainte, dit un journal américain, que les intérêts français engagés dans l'entreprise de Panama puissent créer des difficultés entre les deux Républiques a maintenant disparu. La seule chose qui m'étonne, c'est que cette crainte ait existé, en supposant qu'elle ait jamais été autre chose qu'un prétexte inventé par les intérêts hostiles au Canal de Panama et exploité par des spéculateurs de conflits, pour ameuter l'opinion des Etats-Unis contre une entreprise à laquelle ils n'avaient à opposer que de sottes suggestions.

Le *Star and Herald*, de Panama, dans son numéro du 25 avril dernier, disait, de son côté :

Les Américains n'ont pas l'intention de prendre part à aucun des mouvements ou des controverses politiques actuels, et leur présence n'est que temporaire, destinée à rétablir la loi et l'ordre. L'idée d'occuper ou d'annexer l'isthme, est une de celles qui ne se sont jamais présentées à l'esprit des Américains. Les traités existants entre les Etats-Unis de Colombie et les Etats-Unis d'Amérique placent l'Etat de Panama dans une situation exceptionnelle. La garantie du transit promise par les Etats-Unis leur commande d'agir quand ce transit est menacé.

Notre Société, industrielle, est et demeure complètement étrangère à toute politique. Le respect dont les agents et les œuvres de la Compagnie ont été entourés pendant les événements de mai, prouve combien nous respectons nous-mêmes cette neutralité.

L'incendie de Colon, qui ne nous a causé que des dommages matériels sans importance relative, a cependant, par la destruction presque complète des moyens de débarquement et de montage du matériel, apporté un trouble dont nous ressentirons les effets pendant le deuxième semestre de 1885.

Avec une grande énergie et une heureuse sûreté de coup d'œil, nos agents ont aussitôt suppléé à l'insuffisance des wharfs par l'emploi du matériel flottant. Nos opérations de débarquement ont pu se faire d'une manière suffisante.

Nous avons créé, du côté de Panama, à la Boca del Rio Grande, un petit port de marée où des opérations de débarquement se feront avec facilité au moyen d'allèges. Les expéditions à Panama par le cap Horn nous coûteront plus cher de fret, mais le transport par chemin de fer sera évité, le montage des pièces sera plus sûr et plus expéditif. Munis de trois grands chantiers de montage, à *Christophe Colomb*, à la *Boca* et au *Bas Matachin*, nous activerons nos opérations dans la mesure exacte de nos besoins.

Nous préparons des baraquements pour loger 30.000 agents ou ouvriers.

Si vous avez le souvenir des nouvelles télégraphiques alarmantes publiées au sujet des troubles de Panama, si vous avez lu les télégrammes annonçant la désertion complète des ouvriers, la suspension absolue de tous les travaux, l'effondrement de l'entreprise, — en rapprochant la réalité des faits, maintenant connus, des fausses nouvelles publiées, vous jugerez de la bonne foi de nos adversaires, et des moyens qu'ils osent employer pour se procurer une passagère satisfaction.

Sauf l'incident temporaire de la Culebra, pas un seul de nos chantiers n'a été arrêté un instant.

SITUATION DES CHANTIERS

Nous avons à vous rendre compte dans cette partie du Rapport, de la situation de nos travaux, chantier par chantier.

SECTION DE COLON

Le musoir du terre-plein, pris dans son ensemble, peut être considéré comme terminé.

Un wharf est disposé pour servir à l'accostage des navires. Des wharfs supplémentaires sont en construction.

Deux dragues françaises sont disposées pour donner, là, à bref délai, un remisage à notre matériel flottant et un mouillage sûr aux navires nous apportant du matériel ou des approvisionnements.

Deux dragues américaines exécutent sur ce point, entre Colon et la rivière Mindi, en allongement et en approfondissement, le Canal maritime avec sa section normale.

Un massif rocheux, rencontré sur la route que devaient parcourir les dragues, a permis de faire l'expérience de l'enlèvement des roches sous l'eau. Ces roches, par leur nature, résistant à l'effet des mines sous-marines, les premières propositions d'entrepreneurs avaient fait ressortir un prix de 40 à 50 francs par mètre. Notre Directeur général a isolé ces massifs rocheux au moyen de bâtardeaux insubmersibles, faits avec des terres provenant des couches supérieures, et pendant que des machines d'épuisement maintiennent le chantier à sec, la roche est enlevée au moyen de plans inclinés. Ce travail, maintenant, est exécuté par des entrepreneurs au prix de 1 piastre 40, soit 6 francs 28 le mètre cube déblayé. Les frais d'épuisement portent le prix du mètre à 1 piastre 60 ou 6 fr. 80. En élevant jusqu'à 8 fr. et 8 fr. 50 le prix d'extraction des roches les plus basses, sous l'eau, on ne peut redouter aucun mécompte.

Ce procédé, tout à fait satisfaisant, qui résout l'un des problèmes du percement de l'isthme, est applicable à toutes les roches isolées qui seront rencontrées sur l'axe du Canal dans ses parties dragables.

Des perforatrices verticales, à tubes, garnies de couronnes en diamant, serviront à enlever les roches isolées de peu d'importance ne nécessitant pas la construction de bâtardeaux.

Des expériences pratiques, exécutées à Colon, ont assuré l'exécution normale de ce travail.

Dans cette section, une drague américaine, avant de travailler au creusement du Canal proprement dit, a terminé le débouquement dans la partie nord de Fox-River de la grande rigole de dérivation rive droite. Ce travail a été limité par les collines du Mindi, dans lesquelles s'exécute une coupe confiée à un tâcheron, M. Papadopoulo.

SECTION DE GATUN

Cette section comprend surtout des dragages et trois chantiers de déblais dans le rocher, entrepris à l'aide de bâtardeaux. Ces travaux sont énergiquement poussés.

Les grands dragages de la section, en pleine activité, sont poursuivis par une drague américaine entre le Chagres et les collines du Mindi. Une autre drague américaine a creusé la plus grande partie du Canal traversant le contrefort de Gatun, jusqu'à 3 mètres au-dessous du niveau de la mer; elle fonctionne actuellement dans la dérivation rive droite, entre le Gatuncillo et le Chagres.

Une troisième grande drague américaine, arrivée à Gatun, achèvera la coupure et attaquera ensuite la dérivation rive droite, entre Gatun et les Buttes de Monkey Hill, pour aller jusqu'à la mer ; elle trouvera le passage libre devant elle, creusé à travers ces collines.

Une drague française de 60 chevaux est en travail dans la rivière du Mindi, activant la communication entre Gatun et Colon dans l'axe du Canal.

Onze autres dragues américaines, successivement attendues, seront réparties sur toute l'étendue de l'entreprise.

Le champ d'action de ce matériel se trouvant ainsi largement étendu, les dragues devront exécuter au moins trois passes successives pour atteindre à la profondeur normale du Canal. Elles marcheront par groupe de trois, et chaque groupe donnera un cube annuel de 1,500 mille mètres cubes, représentant une longueur de 3 kilomètres. Ce programme assure sur ce point l'achèvement du Canal dans les délais voulus.

Les premiers appareils des entrepreneurs américains, d'abord incomplets ou défectueux, — relativement au travail spécial qu'ils avaient à faire, — maintenant rectifiés ou améliorés, donnent les résultats qu'on en espérait. L'arrêt temporaire imposé par ces changements sera largement compensé par la sûreté et la rapidité de l'exécution.

SECTION DE BOHIO-SOLDADO

L'entreprise Gay comprend le dérasement d'une roche située vers le kilomètre 20, obstacle au passage des dragues.

Les entreprises Artigue, Sonderegger et Tanguy comprennent le dérasement des massifs rocheux. Les deux premiers ont exécuté une galerie à travers la butte, mode d'attaque qui leur permettra d'augmenter considérablement leur production.

L'entreprise Geoffroy et Musnier fonctionne dans l'axe de la dérivation rive droite.

Ces entreprises suivent leur marche régulière.

SECTION DE TAVERNILLA

Cette section comprend les plaines formées des alluvions du Chagres, s'étendant du pont de Barbacoas jusqu'auprès de Buena-Vista. Le sol sera abaissé au moyen d'excavateurs alimentant des transporteurs, et le travail des dragues en deviendra facile.

SECTION DE SAN-PABLO

Le chantier à transporteurs se prolonge jusque dans cette section.

L'entreprise Lousteau-Lalanne est chargée de l'enlèvement d'une roche isolée qui descend jusqu'à 9 mètres au-dessous du niveau de la mer.

L'entreprise Brochard enlève la partie supérieure du massif qui forme le contrefort de la boucle des kilomètres 45-46.

SECTION DE GORGONA

Cette section offre, en amont de la section de San Pablo, un cube considérable attaquable à la drague et deux massifs de roches.

L'entreprise Percepied doit descendre jusqu'à 11 mètres au-dessus du niveau de la mer; l'entreprise Thirion jusqu'à 12 mètres.

Quatre dragues françaises, de 180 chevaux, actuellement dans l'isthme, vont être transportées en morceaux par le chemin de fer et dressées sur place, en des points choisis, propres au montage et à la mise à l'eau.

Les parties rocheuses au-dessus de l'eau seront enlevées au moyen du procédé à bâtardeaux dont nous avons parlé.

SECTION DE GAMBOA

La partie la plus importante du barrage de Gamboa se trouve près de la station de Gorgona.

Les dispositions d'ensemble de ce travail ayant été arrêtées par la Direction générale et approuvées par la Commission supérieure consultative, les projets d'exécution vont être soumis à la Commission prochainement convoquée, et de telle sorte, que la première saison sèche puisse être utilisée.

Dans son rapport au Conseil, M. le Directeur général des travaux s'est exprimé ainsi au sujet du barrage :

J'avais fait faire l'année dernière des sondages très précis ; nous les avons, cette année, précisés davantage, et ma quiétude, que certaines personnes trouvaient jadis excessive au sujet du barrage, n'a fait qu'augmenter. J'ai eu la satisfaction de faire partager ma conviction par tout le personnel exécutant. Je crois que nous réussirons très

bien cette opération. J'espère qu'elle sera un succès pour la Compagnie. Jusqu'à présent, je ne vois pas de difficultés.

L'adjudication des travaux du barrage aura lieu aussitôt après l'approbation du projet d'exécution par la Commission supérieure consultative.

SECTION D'OBISPO

L'entreprise Bona doit descendre jusqu'à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer; l entreprise Muraccioli jusqu'à 30 mètres. Arrivés à la partie rocheuse, ces chantiers paraissent marcher lentement, les déblais s'y faisant à la mine ; mais l'avancement est régulier, dans les limites voulues d'exécution finale.

SECTION D'EMPERADOR

Cette section, que la Compagnie faisait exécuter en régie, a été transformée en entreprise libre, contractée par le régisseur, M. Jacquemin, agissant désormais sous sa propre responsabilité.

Malgré de réelles difficultés d'attaque, le rendement journalier a atteint 4,000 mètres cubes. Tout permet de compter sur une impulsion de plus en plus accentuée.

SECTION DE LA CULEBRA

Ce point culminant de l'isthme, considéré avec raison comme le nœud du problème, a attiré cette année l'attention toute particulière de la Direction. Le chantier est difficile parce qu'il comporte un enlèvement de 20 millions de mètres cubes sur un développement de 2 kilomètres seulement. Ces conditions étaient un empêchement au maintien en ligne de travail d'un grand nombre d'appareils, à mesure que la tranchée, en s'enfonçant, devait diminuer de largeur. Les entrepreneurs anglo-hollandais, qui s'étaient engagés à exécuter cette tranchée jusqu'à 50 mètres au-dessus du niveau de la mer, seraient bien arrives à la date d'achèvement prévue; mais les entreprenenrs, à qui la Compagnie aurait eu à confier la continuation de la tranchée, depuis la cote 50 jusqu'au plafond, n'auraient peut-être pas pu commencer l'installation de leurs chantiers avant l'achèvement du contrat actuel. Des doutes subsistant quant aux conditions d'exécution de cette dernière partie d'extraction, comportant l'achèvement du Canal sur ce point, les prix de cette extraction demeuraient également inconnus.

A la demande de la Compagnie, les entrepreneurs anglo-hollandais ont examiné le problème, et ils l'ont résolu en nous offrant de se charger définitivement de l'enlèvement de la Culebra jusqu'au plafond du Canal, c'est-à-dire jusqu'à 9 mètres au-dessous du niveau de la mer.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer qne d'après le projet de contrat offert par les entrepreneurs, combiné avec le contrat actuellement en exécution, le prix moyen de l'extraction totale ressort à 8 francs par mètre.

Ainsi tombent, devant un fait, les deux dernières objections élevées, sur l'engagement que pourraient prendre des entrepreneurs pour l'enlèvement de la Culebra jusqu'au fond, et sur le prix auquel ces entrepreneurs s'engageraient. Les conditions que nous venons d'annoncer rentrent dans les limites des devis du Congrès international.

Mais les entrepreneurs, — MM. Cutbill, de Lungo, Watson et Van Hattum, après un mûr examen, n'ont pas voulu s'engager à avoir terminé cette tâche le 31 décembre 1888. Ils se sont engagés à livrer le Canal terminé, ouvert au passage des navires, à travers le massif de la Culebra, le 1er juillet 1889.

Nous croyons que ces entrepreneurs pourraient achever leur tâche le 31 décemère 1888 : Nous ne négligerons rien, quant à nous, de ce qui facilitera l'avancement de la date inscrite.

L'énoncé des mêmes chiffres par lesquels ces entrepreneurs ont établi l'achèvement de leur tâche au 1er juillet 1889 légitime notre espoir, ainsi que le démontre l'exposé suivant :

L'enlèvement total comporte environ 20 millions de mètres cubes.

Les entrepreneurs supposent, d'abord, que d'ici au 31 décembre 1885, ils n'auront enlevé qu'un million de mètres, soit.......	1.000.000 de mètres
Que du 1er janvier 1886 au 1er juillet 1887 (18 mois) ils enlèveront 610,000 mètres par mois, soit.........	11.000.000 —
Que du 1er juillet 1887 au 1er juillet 1889 (24 mois) ils enlèveront 330,000 mètrs par mois seulement, soit	8.000.000 —
Total............	20.000.000 de mètres

Le premier contrat ayant prévu un enlèvement mensuel possible, à un moment donné, de 700,000 mètres, on voit que les nouveaux engagements n'ont rien d'excessif ; ils permettent, sinon de compter, au moins d'espérer que cette partie du Canal pourra encore, comme toutes les autres parties, être terminée le 31 décembre 1888.

Dans son Rapport, notre Directeur général des Travaux s'exprime ainsi à ce sujet :

« Cet engagement, contracté par des entrepreneurs renommés pour leur habileté et pour la conscience avec laquelle ils ont toujours tenu leurs engagements, est une bien grande sécurité pour la Compagnie. »

SECTION DE PARAISO

L'entreprise Jessen et de Petro creuse le Canal jusqu'à la cote 20 au-dessus du niveau de la mer ; l'entreprise Verchin jusqu'à la cote 18 (tâche actuellement terminée) ; l'entreprise Carcenac jusqu'à la cote 12.

La dérivation du Rio-Grande, confiée aux entrepreneurs Sosa et Musso, sera prochainement terminée.

Les ouvrages d'art pour la déviation du chemin de fer seront livrés au temps voulu, pour assurer le dégagement des déblais de la Culebra.

SECTION DE CORROZAL

Dans cette section se trouve l'emplacement où les

sas de la porte de marée seront construits. Les carrières qui doivent fournir les pierres de cet ouvrage ont été choisies. Les voies d'accès sont en cours de construction. Le projet définitif des portes sera prochainement soumis à la Commission supérieure consultative et l'adjudication suivra immédiatement.

Sauf quelques roches isolées, le Canal sera creusé, dans cette section, au moyen des dragues.

SECTION DE LA BOCA

Cette section comprend tous les dragages entre les portes de marée et en mer, du côté de l'Océan Pacifique. Les entrepreneurs américains qui s'étaient chargés de ces dragages ont envoyé des appareils complètement défectueux. Il eût été sans doute possible, ainsi que cela s'est passé de l'autre côté du Canal, à Colon, d'améliorer les engins; mais la condition principale de l'exécution du Canal maritime étant d'arriver à la date d'achèvement, la Compagnie a pris toutes les dispositions nécessaires pour que, dans l'avenir, cette section ne devienne pas une cause de retard général.

Douze dragues françaises et deux dragues marines seront mises en action au chantier de la Boca et dans le chenal. Une des dernières dragues, mise en marche dans cette section, donne un rendement moyen de 1,200 mètres cubes par jour. La deuxième drague marine fonctionnera au commencement de 1886. Les autres appareils en montage seront successivement en œuvre.

Un plan du Canal, qui vous a été distribué, donne la situation de chaque section avec l'indication de son outillage actuel.

L'organisation des chantiers a frappé tous les visiteurs compétents et de bonne foi; et plusieurs d'entre eux ont publiquement manifesté leur satisfaction. La mise en œuvre de toutes les forces combinées ne permet plus de douter quant à présent de l'exécution pratique du Canal.

« Quoique les travaux exécutés, disait l'Amiral Cooper, de la marine des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, soient encore relativement peu considérables quant à la construction proprement dite du Canal, les préparatifs pratiqués pour la grande poussée m'affermissent dans la croyance que le Canal sera prochainement mené à bonne fin. »

Et quant à la date de l'achèvement:

« L'entreprise, écrit l'Amiral, est si gigantesque dans son ensemble, qu'il est difficile de croire qu'elle sera finie dans un si court espace de temps; mais je ne puis méconnaître le fait que les Français sont à la hauteur de l'œuvre. »

L'achèvement du Canal maritime n'est plus maintenant qu'une question de matériel. Or, d'après le programme que nous vous avons soumis l'année dernière, et qui a été suivi, le matériel préparé est en nombre et en force, presque le double de ce qui avait d'abord été jugé nécessaire.

MATÉRIEL

Dans son dernier rapport, notre Directeur général des travaux s'exprime ainsi relativement au matériel :

« Dans son Assemblée générale de 1884, M. le Président-Directeur exposait aux Actionnaires qu'il convenait de considérer la période prenant fin le 31 décembre 1885 comme une période d'organisation; que, sans doute, il fallait ouvrir le plus grand nombre de chantiers compatibles avec le matériel dont on pouvait disposait, mais qu'il n'était pas prudent de compter sur un développement normal des attaques avant la date indiquée; que dès lors il devenait nécessaire de compléter le matériel de telle sorte, que l'on pût exécuter les travaux dans les délais que l'on s'était fixés, donner à ce matériel une puissance suffisante *pour effectuer tous les déblais en deux ans*, en se donnant la marge supplémentaire d'une année, — soit trois ans, — pour tenir compte de l'imprévu qui ne peut manquer de jouer un rôle important dans une entreprise aussi vaste. »

C'est le programme que vous avez approuvé l'année dernière et qui a été strictement appliqué.

Les commandes de gros matériel étant terminées, la Direction a licencié une partie du service technique de l'administration centrale, à Paris, en même temps que, dans l'isthme, plusieurs services, désormais inutiles, étaient supprimés.

Le développement des voies ferrées construites dans l'isthme est de 291 kilomètres. Ce seul chiffre nous paraît donner la mesure du travail accompli, des résultats obtenus.

LE COUT DU CANAL

Un matériel presque double de ce qui avait été prévu pour creuser le Canal étant commandé, nos contrats divers avec les entrepreneurs nous fixant sur les conditions d'exécution du Canal jusqu'au plafond, des expériences réitérées, enfin, nous ayant fourni les dernières indications, nous sommes en mesure de vous renseigner sur le coût du Canal terminé, livré à la navigation universelle, le jour de l'inauguration.

Nous n'hésitons pas, suivant l'usage, à vous soumettre les éléments de nos calculs

Nous vous avons dit, dans une autre partie de ce Rapport, par l'effet de quelle considération nous étions revenus au programme primitif de l'exécution d'un Canal le plus achevé que possible, programme comportant un déblai total de 120 millions de mètres cubes.

Notre Directeur général des travaux, venu à Paris, comme chaque année, pour soumettre au Conseil son plan de la campagne prochaine, nous a démontré que la bonne tenue des terres coupées et quelques modifications partielles, dont l'étude pratique des faits avait procuré la possibilité, permettaient d'établir maintenant que le cube total de 120 millions de mètres pourrait être réduit, en définitive, à 90 millions ou 95 millions de mètres cubes.

Mais pour éviter toute illusion, tout mécompte, prenant acte, comme il convient, des déclarations techniques de notre Directeur général des travaux, pour les soumettre, comme nous le devons, à l'examen de notre Commission supérieure consultative, — nous nous refusons actuellement, devant vous, à es-

compter ces avantages, et nous conservons le chiffre à 120 millions de mètres cubes comme base de notre évaluation du coût du Canal.

Les entrepreneurs qui creusent actuellement le Canal, sur presque toute la longueur de l'isthme, en descendant chacun à des profondeurs variables, se sont engagés à extraire, ensemble, 62,691,595 mètres cubes, pour une somme totale de 49,839,994 piastres ou (à 4 fr. 40 la piastre) 219,295,974 fr.

Ces deux chiffres, rapprochés, donnent un prix moyen d'exécution de 3 fr. 33 par mètre cube. En ajoutant à ce prix de revient la majoration pour la fourniture du matériel et les interventions de la Compagnie, réservées dans les contrats, le prix de revient du mètre cube ressort jusqu'ici à 3 fr. 44 pour la terre et 8 fr. 60 pour la roche.

Les contrats passés avec les deux entrepreneurs qui se sont engagés à livrer le Canal complètement terminé jusqu'au plafond, nous permettent d'établir la dépense des travaux de parachèvement, lesquels s'élèveront à 480 millions de francs.

En ajoutant cette somme de........................ 480 millions de francs
à la somme engagée de.... 220 — —

Nous arrivons à la somme de........................ 700 millions de francs
qui sera le coût du Canal maritime le jour de son inauguration.

Ce sont là exactement les chiffres qui avaient été inscrits dans le devis du Congrès international.

Il faut nécessairement ajouter à cette évaluation du coût du creusement, les charges sociales et administratives annuelles, les intérêts à servir aux actions et aux obligations, pour arriver au total général proclamé par le Congrès international.

Nous joignons à ce rapport, pour vous être distribué, un Mémoire auquel nous empruntons les lignes suivantes, conclusion naturelle de notre exposé :

« Les évaluations de dépenses du Congrès international, pour l'exécution du Canal maritime proprement dit, étant de 1,070 millions de francs, les dépenses faites de 368 millions, — si on tient compte des dépenses faites et des nécessités de l'avenir, — il reste à prévoir d'ici à l'achèvement complet des travaux, suivant le programme d'exécution du Congrès international, 600 millions de francs.

« *Avec un chiffre de dépense de construction de 1,070 millions de francs,* avait écrit le Rapporteur de la Commission technique du Congrès, *le Canal à niveau sera rémunérateur. Il suffira d'un péage de 4 millions de tonnes, chiffre bien inférieur aux évaluations de la Commission statistique, pour fournir l'intérêt à 5 0/0 des capitaux engagés, compte tenu du montant des frais annuels d'entretien et d'exploitation évalués, comme on l'a dit, à 6.500,000 fr. par an.*

« Dans cette évaluation des revenus de l'entreprise, le Rapporteur de la Commission technique avait ramené volontairement de 6 millions à 4 millions de tonnes, le tonnage devant passer le Canal dès la première année de son inauguration ; il avait laissé en dehors les produits accessoires, tels que les recettes de remorquage, de pilotage et de stationnement, et les produits du domaine, c'est-à-dire non seulement les 500,000 hectares donnés gratuitement par le Gouvernement Colombien, *avec les mines qu'ils peuvent contenir,* au choix de la Compagnie, mais encore des terrains bordant le Canal maritime sur toute sa longueur.

« La Compagnie, en outre des 500,000 hectares de sa concession, possède actuellement :

A Colon	117 hectares.
A Panama	234 —
Sur la ligne. . . .	8.476 —
A Taboga	12 —
Total	8.839 hectares.

« Terrains dont l'acquisition ressort à 112 francs l'hectare et auxquels l'exploitation même du Canal donnera nécessairement une plus-value très considérable. » (1)

TRAFIC

Nous n'avons plus à signaler l'importance d'un trafic qui n'attend que l'ouverture du Canal maritime pour l'utiliser. Ce trafic, évalué à 7 millions 1/2 de tonnes, et procurant, en conséquence, une recette de 112 millions de francs par an, s'est notablement accru depuis les savantes constatations de M. Levasseur, l'éminent membre de l'Institut.

Nous ne vous signalerons que trois manifestations récentes, et qui nous paraissent mériter l'attention non seulement des actionnaires du Canal de Panama, mais encore et surtout des négociants et des armateurs.

A la dernière Assemblée des membres de l'Association, à Manchester, des Employés, Chefs d'ateliers et Dessinateurs des industries mécaniques de la Grande-Bretagne, tenue en novembre, un orateur autorisé a dit :

« Couper l'isthme de Panama, c'est abréger de 3,000 lieues en moyenne la distance pour les navires qui vont d'un Océan à l'autre ; et l'économie qui en résultera, en temps, assurance et sécurité, sera égale à 80 francs par tonne. »

C'est un tarif de passage de 15 francs par tonne, qui procure une recette de 112 millions de francs.

Le 23 avril dernier, à San-Francisco, le capitaine Merrey exprimait en ces termes l'avenir que le Canal de Panama prépare aux côtes de l'Océan Pacifique :

« Chaque année de retard apporté au percement du Canal coûte à nos côtes Californiennes 13 millions de dollars (65 millions de francs). »

Nous empruntons enfin au *Journal commercial* de l'Angleterre (The British Trade Journal), ces

(1) Depuis la rédaction de ce mémoire, le domaine terrain de la compagnie (en outre des 500,000 hectares de la concession) a atteint les chiffres suivants (Fixation du 1er juin 1885) :

A Colon.	117 hectares.
A Panama	234 —
Sur la ligne. . . .	11.149 —
A Taboga	12 —
Total	11.512 hectares.

Sur ce relevé, ne figurent pas d'importants lots de terrains, achetés à forfait sur la ligne, mais dont la délimitation n'a pas encore été arrêtée.

lignes caractéristiques, publiées dans son numéro du 1er novembre dernier :

« Il est trop clair qu'en vue de l'ouverture du Canal de Panama, les Américains sont tout à fait sur le *qui-vive*. Ils ont l'intention, si cela est possible, de nous enlever notre suprématie commerciale par l'établissement de quelque chose dans le genre d'un *zolverein*, ou « Union des douanes », autour du dernier projet de M. de Lesseps. L'importance de ce mouvement peut à peine être estimé trop haut. »

Les préparatifs considérables qui se font, de toutes parts, pour utiliser la voie nouvelle, immédiatement après son inauguration, et la concurrence ardente qui s'y produira, au grand bénéfice de nos associés, nous ont ramenés, comme de force, au programme si largement et si sagement conçu du grand Congrès international.

Ce qui s'est passé, ce qui se passe au Canal de Suez, l'augmentation de trafic, continuelle, progressive, incalculable, à laquelle il faut et il faudra satisfaire, en un mot, l'expérience du Bosphore égyptien, qui oblige la Direction à prévoir des améliorations qui doivent tripler la largeur actuelle, eût suffi, d'ailleurs, à nous faire envisager l'exécution du Canal de Panama comme nous le faisons aujourd'hui.

La longueur totale du Canal de Panama n'étant que de 75 kilomètres (au lieu des 160 kilomètres de longueur du Canal de Suez), il ne sera pas nécessaire de l'élargir ; il suffira, une fois inauguré définitivement, au trafic le plus développé ; — mais encore devra-t-il offrir, dès le premier jour, à la marine de tous les peuples, toutes les facilités de navigation.

Notre crédit, dû surtout à la fermeté de nos Actionnaires, et la situation financière qui en résulte, nous engageraient à doter le monde d'une œuvre achevée, digne de notre nation, alors même que notre intérêt bien compris ne nous eût pas impérieusement dicté cette décision.

SITUATION FINANCIÈRE

Les dépenses de l'exercice 1883-1884 comprenant les charges sociales, les frais d'administration et les travaux exécutés, se sont élevées à. . . . . Fr.	75.427.329 08
L'actif, suivant estimation, a été accru d'une somme de. . . . . . comprenant les constructions et les acquisitions de matériel et d'approvisionnements faites pendant la même période.	49.872.544 05
Le total des sommes dépensées pendant l'exercice 1883-1884 est donc de . . . . Fr.	125.299.873 13
Les dépenses des exercices précédents s'étant élevées à	228.709.325 89
Le total des sommes payées au 30 juin 1884 atteint. . . . . . . dont il faut déduire, pour diverses dettes non soldées, et pour réescompte du portefeuille, une somme de	354.009.199 02 26.809.154 64
Total net des dépenses au 30 juin 1884.	327.200.044 38
Les ressources créées, comprenant le capital-actions, le produit des 250,000 obligations 5 0/0 émises en septembre 1882, et des 600,000 obligations 3 0/0 émises en octobre 1883, ainsi que divers produits accessoires, formaient un total de.	595.017.863 03
laissant un actif disponible de... se décomposant comme suit :	267.817.818 65
1° Montant des versements non appelés sur les actions.	147.500.000 »
2° Versements à échoir sur obligations 3 0/0.	30.607.515 »
3° Capitaux disponibles	89.710.303 65
Total égal	267.817.818 65

Nous vous rappelions, dans notre dernier Rapport, que n'ayant pas entièrement usé de l'autorisation donnée de nous procurer 300 millions de francs par voie d'emprunt, nous avions de ce chef une réserve en obligations de 129 millions de francs. Nous avons poursuivi, depuis lors, la réalisation de cette somme par la création de 387,387 nouvelles obligations de 500 fr. 4 0/0.

Nous ne devons pas attendre la fin de nos disponibilités actuelles pour préparer les ressources qui doivent assurer, quoi qu'il arrive, la marche rapide des travaux. Nous userons de votre autorisation en nous servant également et successivement, suivant nos besoins, des ressources que nous réservent les versements sur les actions, appelables moyennant un avis publié trois mois à l'avance.

Pour alléger nos charges d'avenir, pour emprunter aux meilleures conditions les sommes nécessaires à la prompte exécution du Canal maritime, votre Président, comme il l'avait fait jadis dans des circonstances analogues pour assurer l'exécution du Canal maritime de Suez, a demandé au Gouvernement Français l'autorisation de se procurer les 600 millions de francs à prévoir, au moyen d'une émission d'obligations à lots.

Voici la lettre que votre Président a écrite dans ce but au Ministre de l'Intérieur le 27 mai dernier :

« Monsieur le Ministre,

« La Compagnie du Canal de Panama se trouve actuellement dans la situation où se trouvait la Compagnie du Canal de Suez deux ans avant l'inauguration du Canal maritime.

« Presque la moitié de l'effort nécessaire pour achever le Canal de Panama a été fait.

« L'organisation des chantiers, l'installation sur toute la longueur de la ligne, d'un Océan à l'autre, de vingt entrepreneurs creusant l'Isthme à leurs risques et périls, un matériel immense à pied d'œuvre et tel que le Canal peut être terminé et inauguré en 1888, dans les conditions

du programme du Congrès International de 1879, — ont nécessité les dépenses prévues et dont l'importance est relative à l'effort accompli.

« Sur les 1,071 millions de francs fixés par la Commission Internationale comme coût total du Canal achevé, 471,303,000 francs ont été appelés et dépensés ou engagés pour l'exécution du Canal proprement dit.

« Tous les chantiers sont en travail et 12 millions de mètres cubes ont déjà été enlevés. .

« Mais le public, en général, ignore que la période d'organisation est, dans les travaux publics, la plus difficile et la plus coûteuse ;

« Qu'une fois les machines en action on peut considérer le problème comme résolu, la tâche comme terminée ; et il a même oublié, semble-t-il, que sur les 75 millions de mètres cubes qu'il a fallu enlever pour creuser le Canal maritime de Suez, 50 millions l'ont été en deux ans, c'est-à-dire aussitôt après que les machines amenées furent en marche.

« Alors, comme aujourd'hui pour le Canal de Panama, la réalité et l'importance des résultats obtenus à Suez, ne frappaient pas tous les esprits, et la malveillance, s'emparant d'une situation inévitable, — à laquelle aucune œuvre ne saurait échapper, — s'acharnait, par la publication de brochures alarmantes, l'envoi de correspondances imprimées, la publication et la diffusion de fausses nouvelles, à inquiéter les Actionnaires et les Obligataires de la Compagnie de Suez, et cela, dans un but que les tribunaux eurent à apprécier.

« Des condamnations, exceptionnellement sévères, firent justice de ces manœuvres.

« Les Actionnaires et les Obligataires de la Compagnie de Panama, en butte aux mêmes visées, sont actuellement, en France, au nombre de 319,739, soit :

	102,116 actionnaires.
	217,623 obligataires.
Total :	319,739 associés.

« Ces Actionnaires et Obligataires ne se sont pas laissés intimider jusqu'ici par les attaques d'une certaine presse, ni par les agissements d'une certaine spéculation ; — d'ailleurs, la plupart de ces 319,000 porteurs de titres de Panama, sont d'anciens Actionnaires ou Obligataires de Suez, entreprise dont le passé leur est une instruction suffisante.

Les divers titres émis pour creuser le Canal de Suez, additionnés aux divers prix de leur émission, avaient procuré successivement à la Compagnie des ressources s'élevant à la somme de. . . . . 389.316.688 fr. 90

Ces mêmes titres valent ensemble actuellement (mai 1885). . . . . . . 1.264.529.535 fr. »

Soit un capital triplé.

Ce bénéfice, réalisé, et susceptible d'une plus-value indéfinie, donne aux Actionnaires et aux Obligataires de la Compagnie de Panama la force nécessaire pour résister aux attaques de toutes sortes, intéressées.

Mais ce groupe spécial de petits capitalistes, à qui le passé donne la mesure de l'avenir, ayant apporté à la Compagnie de Panama les premiers fonds pour commencer le creusement du Canal maritime, semble avoir fait tout ce qu'il pouvait faire, et, comme jadis pour le Canal de Suez, et en vue de l'achèvement de l'œuvre, il est urgent, pour réunir les capitaux nécessaires prévus, de modifier la forme de l'appel au crédit jusqu'ici employé avec succès.

Pour l'achèvement du Canal de Suez, et en pareille occurrence, le Gouvernement français accorda à M. Ferdinand de Lesseps l'autorisation d'émettre des obligations à lots.

Ces obligations à lots, émises au prix de 300 francs, valent actuellement 565 francs.

L'intervention du Gouvernement français en faveur de la *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez* se justifiait par cette double considération ;

Que le premier capital de l'entreprise avait été presque entièrement souscrit en France ;

Que les revenus du Canal achevé, payés par toutes les nations, rémunéreraient ce capital national qui, par conséquent serait, pour la France, un placement exceptionnellement avantageux.

En effet, les résultats ont dépassé les prévisions :

On avait compté pour Suez sur un mouvement annuel de 3 millions de tonnes ;

Ce mouvement est de 8 millions de tonnes ; et il atteindra, successivement, 10, 12, 16 et 20 millions de tonnes par an.

Pour Panama, la Commission de statistique du Congrès International, présidé par M. Levasseur, de l'Institut, avait évalué, en 1879, à 7 millions de tonnes 1/2, le mouvement qui se produira dans le Bosphore américain dès la première année de son ouverture. Or, les constatations officielles réunies depuis ont augmenté déjà ce chiffre

En ne prévoyant, toutefois, qu'un mouvement de 6 millions de tonnes, la seule taxe de transit accuse une recette de 90 millions de francs.

Et il y faudrait ajouter la valeur et le produit des 10,000 hectares de terrains appartenant à la Compagnie aux deux extrémités et sur toute la longueur du Canal maritime, et les 500,000 hectares de terres domaniales, avec les mines qu'elles contiennent, concédés gratuitement à la Compagnie par le Gouvernement colombien.

Voici les conclusions de la Commission technique du Congrès International de 1879, dont M. Voisin Bey, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, avait été le Rapporteur :

« La dépense de construction du Canal à niveau, serait
« approximativement de 1,070 millions. Avec son chiffre
« de dépense de 1,070 millions, le Canal à niveau sera
« rémunérateur ; on pourra parfaitement adopter le chiffre
« de 15 francs par tonne pour la fixation du tarif, et il
« suffira, dès lors, d'un passage de 4 millions de tonnes,
« chiffre bien inférieur aux évaluations de la Commission
« de statistique, pour fournir l'intérêt de 5 0/0 des capi-
« taux engagés, compte tenu du montant des frais annuels
« d'entretien et d'exploitation, évalués, comme on l'a dit,
« à 6,500,000 francs. »

Ce sont bien là nos calculs : 4 millions de tonnes suffiraient à la rémunération de tous les capitaux engagés pour la construction du Canal de Panama ;

Le surplus, — comme à Suez, — vaudra, aux actionnaires, les larges et légitimes bénéfices qui leur ont été promis.

Ces actionnaires étant Français, c'est notre France qui bénéficiera, — comme pour Suez, — du grand service rendu au trafic universel.

L'exploitation du Canal maritime de Suez a déjà donné à la France (1885) 1 milliard 220 millions de francs !

Les résultats du percement de l'Isthme Américain seront, pour la France, bien autrement considérables, non seulement au point de vue financier, mais encore au point de vue commercial, car c'est une particularité frappante, et connue, que les populations des pays que baigne l'Océan Pacifique, de San-Francisco au Chili, sont des clients qui ont une préférence marquée pour les produits de l'industrie française.

C'est pour que rien ne vienne compromettre cet avenir, et en considération de l'intérêt qu'a tout particulièrement la France dans l'exécution du deuxième grand Bosphore artificiel créé, que le Président de la Compagnie Universelle du Canal de Panama demande au Gouvernement de la République Française à être autorisé, comme il l'a été

jadis dans des circonstances identiques, comme Président de la Compagnie universelle du Canal de Suez, à émettre des obligations à lots, pour un chiffre de 600 millions de francs.

Les versements des obligations à lots, ne pourront se faire que successivement, au fur et à mesure des besoins, en trois années sans doute, le Canal pouvant être achevé en 1888.

A l'appui de cette demande, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un Mémoire qui permettra au Gouvernement d'étudier l'origine et la situation actuelle de l'entreprise.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération respectueuse.

FERDINAND DE LESSEPS

Munis de votre approbation, nous continuerons nos démarches pour avoir l'autorisation légale nécessaire.

Nous aimons à croire que votre cause, d'un intérêt si National par le caractère de l'œuvre entreprise et les capitaux engagés, en même temps qu'Universelle par les services que le Monde en attend, obtiendra du Gouvernement de la République la même sympathie que les Actionnaires du Canal de Suez avaient obtenue, jadis, dans des circonstances identiques.

Assistent à la séance 451 actionnaires, représentant 102.266 actions.

L'Assemblée vote sur les questions suivantes portées à l'ordre du jour :

A

Vote sur les conclusions du rapport du Président

L'ASSEMBLÉE,

Après avoir entendu la lecture du Rapport faite par M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie, au nom du Conseil d'Administration,

Approuve ce rapport.

B

Vote sur les conclusions du rapport des Commissaires

L'ASSEMBLÉE,

Conformément aux propositions du Conseil d'Administration et aux conclusions du Rapport des Commissaires,

Approuve les comptes tels qu'ils sont présentés par l'Administration de la Compagnie pour l'exercice 1883-1884.

C

Application de l'art. 25 des statuts

L'année dernière, nous avons eu à remplacer MM. Nouette-Delorme et Harjes, démissionnaires, ainsi que MM. Tourneux et le comte de Gontaut, décédés ; cette année, nous avons à pourvoir à la nomination des quatre administrateurs désignés par le sort pour être soumis à la réélection, en conformité de l'article 25 des statuts.

Les administrateurs sortants sont :

MM. le baron J. DE LESSEPS,
EMMANUEL DAUBRÉE,
le général ALLAVÈNE,
le comte A. DE CIRCOURT.

Nous vous demandons leur réélection.

L'ASSEMBLÉE,

Réélit membres du Conseil d'Administration :

MM. le baron J. DE LESSEPS,
EMMANUEL DAUBRÉE,
le général ALLAVÈNE,
le comte A. DE CIRCOURT,

administrateurs sortants.

D

Nomination des Commissaires pour l'exercice 1884-1885

L'ASSEMBLÉE.

Nomme Commissaires à l'effet de vérifier les comptes de l'exercice 1884-1885 :

MM. le Comte d'ARLOT.
CHAULIN,
COTTU,
PELTIER,
DE SINÇAY,
VILLENEUVE,

Qui acceptent.

E

Exécution du Canal — Voies et moyens

L'ASSEMBLÉE,

Donne tous pouvoirs au Conseil d'Administration pour se procurer, par voie d'emprunt, selon les besoins, une somme de six cents millions de francs ;

Charge le Conseil de déterminer l'époque, le mode et les conditions de l'opération.

LE CANAL DE PANAMA

1879-1885

I. — Origines de l'Entreprise. — II. — Etudes, Société, Organisation, Mise en œuvre. — III. — Programme, Marche et état actuel des Travaux. — IV. — Ressources réalisées et à réaliser pour l'achèvement du Canal en 1888. — V. — Trafic et Revenus. — VI. — Conclusion.

I. — Origines de l'entreprise

En 1871, à la première session du *Congrès des Sciences Géographiques* réuni à Anvers, la question du percement de l'Isthme américain fut présentée comme réclamant une solution pratique, urgente, dans l'intérêt de l'industrie, de la marine et du commerce universel, à qui de nouveaux champs de production étaient devenus indispensables. La coupure des Cordillères au centre Amérique, s'imposait comme le point de départ d'une ère exceptionnellement active de trafics nouveaux, fructueux, incalculables.

Le général américain Haine, assistant au Congrès, y soutint un projet dû à deux explorateurs Français, — MM. de Gogorza et de Lacharme, — qui consistait à couper l'Isthme au Darien, « entre les cours navigables de la Tuyra, de l'Atrato et de son affluent le Caquiri ».

Le Congrès vota la délibération suivante :

Le Congrès recommande le travail de M. de Gogorza à l'attention des grandes puissances maritimes et de toutes les sociétés scientifiques.

La deuxième session du Congrès des Sciences Géographiques eut lieu à Paris, en 1875. La question du Canal interocéanique y fut l'objet de nouvelles délibérations. M. Ferdinand de Lesseps, convoqué à cette réunion, y formula cet avis : que « tous les auteurs de projets avaient commis une grave erreur » en ne s'attachant qu'aux canaux d'eau douce et à écluses ;

Tout Canal maritime doit, disait-il, « pour assurer les besoins de la circulation commerciale », être à niveau constant entre les deux mers, comme le Canal de Suez.

Le Congrès vota la décision suivante :

Le Congrès exprime le vœu que les Gouvernements intéressés à l'ouverture d'un Canal interocéanique, en poursuivent les études avec le plus d'activité possible, et s'attachent aux tracés qui présentent les plus grandes facilités d'accès et de circulation.

A l'issue du Congrès, un *Comité Français* se forma, pour l' *« étude du percement d'un Canal interocéanique »*, sous la présidence de l'Amiral de la Roncière le Noury et la vice-présidence de M. Meurand, président de la Société de Géographie Commerciale. MM. Daubrée, Levasseur et Delesse, membres de l'Institut, faisaient partie de ce Comité.

En même temps, une *Société civile*, constituée par M. le général Türr et M. L.-N.-B. Wyse, envoyait un groupe d'explorateurs dans le centre Amérique : MM. Celler, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées ; A. Reclus, lieutenant de vaisseau ; Bixio, officier d'ordonnance de Sa Majesté le Roi d'Italie; Gerster, Brooks et de Lacharme, ingénieurs.

Une deuxième exploration, — MM. Verbrugghe, Sosa et de Lacharme, — fut organisée pour compléter les travaux de la première.

L'agitation commencée en 1871, pour le percement nécessaire de l'Isthme américain, avait pris, depuis lors, de très grandes proportions. Les industriels, les marins et les commerçants du monde entier, « s'impatientaient de l'obstacle s'opposant encore aux échanges entre les deux grands Océans. »

On disait partout que les études faites étaient suffisantes ; que le moment d'agir était venu.

La réunion d'un Congrès international, où la question serait examinée et résolue, fut décidée. La réalisation du percement de l'Isthme de Suez étant due à la France, Paris fut choisi comme lieu de réunion du Congrès.

En 1879, le CONGRÈS INTERNATIONAL D'ÉTUDES DU CANAL INTEROCÉANIQUE se tint à Paris, sous la présidence élue de M. Ferdinand de Lesseps, avec les vice-présidents, également élus, dont les noms suivent :

MM. le contre-amiral AMMEN, représentant les États-Unis de l'Amérique du Nord ;
le général sir JOHN STOKES, représentant l'Angleterre ;
le vice-amiral LIKHATCHOF, représentant la Russie ;
le commandeur NEGRI CRISTOFORO, représentant l'Italie;
le colonel COELLE, représentant l'Espagne.

En inaugurant le Congrès international, M. Ferdinand de Lesseps s'exprima ainsi :

Mes remerciements ne peuvent manquer de s'adresser aux hommes éminents venus de toutes les parties du monde, sans autre souci que de prononcer, en toute impartialité, le verdict de la science sur la question si souvent agitée du Canal interocéanique ; question qui, grâce à vous, va recevoir enfin une solution définitive.

98 membres du Congrès prirent part aux études et aux délibérations quotidiennes, du 15 au 29 mai 1879.

Le 29 mai, le Congrès eut à se prononcer. Il vota, par 78 voix contre 8 et 12 abstentions, la décision suivante :

Le Congrès estime que le percement d'un Canal interocéanique à niveau constant, si désirable dans l'intérêt du commerce et de la navigation est possible ;

Et que ce Canal maritime, pour répondre aux facilités indispensables d'accès et d'utilisation que doit offrir avant tout un passage de ce genre, devra être dirigé du golfe de Limon à la baie de Panama.

Cinq projets principaux avaient été soumis au Congrès. Le seul projet qui se présentât sans tunnel et sans écluses, le projet du « percement direct de l'Isthme de Panama » l'avait emporté.

C'est à la dernière séance du Congrès, immédiatement après le vote, que les représentants des peuples intéressés à l'exécution la plus rapide de l'œuvre, demandèrent à M. de Ferdinand de Lesseps d'en accepter la direction.

M. Ferdinand de Lesseps prononça la clôture du Congrès et s'exprima ainsi :

Au moment de nous séparer, je dois vous avouer que je suis passé par bien des perplexités pendant qu'a duré ce Congrès. Je ne pensais pas, il y a quinze jours, que je serais obligé de me mettre à la tête d'une entreprise nouvelle. Mes meilleurs amis ont voulu me dissuader, me disant qu'après Suez je devrais me reposer. Eh bien ! si l'on demande à un général qui a gagné une première bataille s'il veut en gagner une seconde, il ne peut pas refuser.

L'acceptation de M, Ferdinand de Lesseps eut un grand retentissement. On disait, on imprimait : « la France continue sa mission. »

C'est à ce moment (1879), que Victor Hugo écrivit à M. Ferdinand de Lesseps une lettre qui contenait ce passage :

Etonnez l'univers par de grandes choses qui ne sont pas des guerres. Ce monde faut-il le conquérir? Non, il est à vous; il appartient à la civilisation, il l'attend, allez, faites, marchez... »

Plus tard, à la Chambre des députés, Mgr Freppel devait prononcer ces paroles :

Avec le percement de l'isthme de Panama, qui est en train de s'effectuer, il va s'opérer un changement considérable dans les relations du monde entier.

II. — Études, Société, Organisation, Mise en œuvre

La décision d'exécuter le percement de l'Isthme américain étant prise, il fallait en hâter le plus possible la réalisation.

Il était évident, d'autre part, que M. Ferdinand de Lesseps agirait avec l'aide principal des capitaux français.

L'exemple du Canal de Suez était concluant :

Sur les 500 millions de francs qui constituent le « prix de revient » du Canal maritime de Suez, la France, qui avait apporté 250 millions de francs, a déjà bénéficié de *un milliard deux cent vingt millions de francs!*...

Les travaux du Congrès avaient fait ressortir ce fait dominant, que le Canal de Panama coûterait « le double » du Canal de Suez et rapporterait « le triple »...

Cependant, l'œuvre à entreprendre était si considérable, que M. Ferdinand de Lesseps n'avait consenti à présider le Congrès, qu'à la condition expresse que toutes les questions y seraient examinées et complètement résolues. C'est pourquoi le Congrès choisit, dans son sein, les personnalités les plus compétentes qui furent réunies en Commissions spéciales chargées de résoudre chacune une question.

Cinq Commissions, — DE STATISTIQUE, ECONOMIQUE, DE NAVIGATION, TECHNIQUE, ET DES VOIES ET MOYENS, — furent formées.

La Commission technique, — présidée par M. Daubrée Directeur de l'école des Mines, avec M. Dirks, l'ingénieur du Waterstaat Hollandais, comme Vice-Président. — se saisit de tous les projets soumis au Congrès et les étudia au double point de vue de l'exécution et de la dépense.

Sur les cinq projets principaux, — Téhuantepec, à écluses; Nicaragua, à écluses; Panama, à niveau; San-Blas, à tunnel, et Atrato, à tunnel; — deux (Panama et Nicaragua) demeurèrent finalement en discussion.

Toutes les opinions ayant été émises quant à la comparaison des « obstacles » inhérents aux deux projets, — 17 écluses à Nicaragua; 1 port de marée à Panama; — la commission technique eut à fixer le prix de revient des deux canaux.

Voici le passage du procès-verbal constatant la clôture des discussions et l'opinion émise à l'unanimité :

M. DE FOURCY. — Dans le désir de clore une discussion qui semble s'attarder aux détails, je propose de fixer en chiffres ronds le coût total du Canal à écluses par le Nicaragua à 900 millions de francs et le prix de revient du Canal à niveau de Panama à 1,200 millions.

M. le président soumet au vote de l'assemblée ces deux chiffres qui sont votés à l'unanimité.

En séance plénière, le Congrès reçut communication, avec les procès-verbaux de la commission technique, d'un tableau donnant, avec une précision mathématique, les « avantages » et les « inconvénients » des divers projets présentés.

Voici ce tableau :

Projets	Longueur du Canal — kilomètres	Obstacles	Durée présumée des trav. — Années	Dépenses — Millions de francs	Durée du transit des nav. — Jours
Téhuantepec....	240	120 écluses	»	»	12
Nicaragua......	292	17 écluses	8	900	4 1/2
Panama........	73	pas d'obstacles	12	1.200	1 1/2
San-Blas.......	53	tunnel de 14 kilomèt.	12	1.400	1
Atrato.........	290	3 écluses et tunnel de 4 kilomètres	10	1.130	3

Dans l'évaluation des dépenses, la Commission technique avait capitalisé, à raison de 5 0/0, l'entretien et les frais d'exploitation du Canal, soit une somme de 130 millions de francs, appliquée également à chacun des projets.

Il ressortait du tableau dressé que l'exécution complète du Canal de Panama, à niveau, y compris les travaux accessoires de dérivation, ports, bassins, garages, etc., coûterait 1,070 millions de francs. C'était bien le double du « prix de revient » du Canal marime de Suez.

Quant à la durée probable des travaux, que la Commission technique avait fixée à 12 ans, les ingénieurs du Canal de Suez, participant aux travaux du Congrès, estimèrent que le Canal pourrait être achevé en 1888, soit en 8 ans au lieu de 12, pourvu que l'on augmentât les prévisions normales de matériel.

Les dépenses annuelles de l'exploitation et de l'entretien du Canal achevé avaient été fixées comme suit :

Dépenses d'entretien.............	2.400.000	»
Frais d'exploitation...............	600.000	»
Dépense annuelle..	3.000.000	»

La Commission avait enfin examiné si, dans les conditions de son étude des dépenses, le Canal serait rémunérateur. Cette question était importante, au point de vue du choix du tracé.

Voici le texte du rapporteur de la Commission technique, M. Voisin Bey, inspecteur général des ponts et chaussées :

Avec son chiffre de dépense de construction de 1,070 millions, le Canal à niveau sera rémunérateur ; car, ici, on ne sera pas limité, comme dans l'entreprise de Suez, par la fixation du tarif ; on pourra donc parfaitement adopter le chiffre de 15 francs par tonne ; et il suffira dès lors d'un passage de 4 millions de tonnes, chiffre bien inférieur aux évaluations de la commission de statistique, pour fournir l'intérêt à 5 0/0 des capitaux engagés, compte tenu des frais annuels d'entretien et d'exploitation, évalués à 6,500,000 francs.

Les Canaux de Suez et Panama se présentaient donc ainsi, en comparaison :

	Coût.	Tonnage prévu.	Rec^s. annuelles
SUEZ....	500 mill. de fr.	3 mill. de tonn.	30 mill. de fr.
PANAMA.	1.070 —	6 —	90 —

La possibilité de creuser un Canal maritime direct à travers l'isthme américain, et la certitude d'un revenu largement rémunérateur, décidèrent M. Ferdinand de Lesseps à constituer la COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, suivant le vœu formulé par le Congrès international.

La *Compagnie universelle*, fondée sur les bases d'évaluation du Congrès international de 1879, prévit dans ses Statuts (art. 61) un capital social de 600 millions de francs, l'autorisation de réduire ou d'augmenter le fonds social et d'emprunter les sommes nécessaires pour achever le Canal, sous forme d'obligations.

Dès le début, voulant affirmer le caractère international de l'entreprise, M. Ferdinand de Lesseps, — exactement comme il l'avait fait au début du Canal de Suez, — offrit aux capitalistes américains la moitié du capital prévu aux Statuts.

La circulaire adressée dans ce but aux Banquiers américains, contenait le passage suivant :

Je crois convenable de porter le capital de la Compagnie à 600 millions de francs.

Les capitalistes européens ayant déjà démontré leur intention de prendre part à l'entreprise, comme ils l'ont fait pour le Canal de Suez, la moitié de la souscription publique, s'élevant à 300 millions de francs, leur sera réservée.

L'autre moitié, s'élevant à 300 millions de francs, sera réservée aux capitalistes de tous les Etats de l'Amérique.

Mais, pour ne pas retarder l'exécution des travaux qui ouvriront une voie nécessaire aux relations maritimes et commerciales du monde entier, la Compagnie universelle du Canal interocéanique pourra commencer à fonctionner avec le capital qui sera réuni en Europe.

Lorsque l'Amérique aura fait connaitre qu'elle accepte la part qui lui a été réservée, le produit entrera dans le capital social, dont les administrateurs seront choisis parmi les actionnaires de toute nation ayant contribué à l'œuvre cosmopolite.

La souscription au capital de 300 millions de francs réservée à l'Europe, fut ouverte les 7, 8 et 9 décembre 1880; 102,230 personnes souscrivirent plus du double des actions offertes :

Actions émises	600.000
Actions souscrites	1.206.609

Sur ces 1.206.609 actions souscrites, 994.508 l'avaient été en France seulement.

Le total des actions attribuées fit ressortir une moyenne de 5 actions par souscripteur.

C'était la même moyenne de répartition que pour l'émission des actions de la Compagnie du Canal de Suez.

Le groupement des actionnaires de Panama s'établissait ainsi :

De 1 à 5 actions	....	80.839 actionnaires.
6 à 20 —	....	19.143 —
21 à 50 —	....	3.208 —
51 à 100 —	....	554 —
101 à 200 —	....	347 —
201 à 300 —	....	142 —
301 à 400 —	....	29 —
401 à 500 —	....	37 —
501 à 600	....	7 —
601 à 700 —	....	12 —
701 à 800 —	....	2 —
801 à 900 —	....	3 —
901 à 1.000 —	....	8 —
1.000 et au dessus	....	14 —

M. Ferdinand de Lesseps (1880) s'était rendu à Panama, avec une Commission technique internationale qui devait étudier, sur place les prix unitaires d'exécution et fixer la durée problable des travaux.

Cette Commission se composait de :

MM. G. M. Totten, le constructeur du chemin de fer de Colon à Panama;
G. Dirks, l'ingénieur en chef du Waterstaat de Hollande ;
E. Boutan, ingénieur des mines;
W. W. Wright, général du Génie, des Etats-Unis;
V. Dauzats, ingénieur, chef du service des travaux du Canal de Suez ;
Pedro. J. Sosa, ingénieur colombien;
A. Ortega, ingénieur colombien;
A. Couvreux fils et G. Blanchet, entrepreneurs français.

Cette Commission établit, avec les documents à l'appui, et d'un avis unanime, la dépense d'exécution proprement dite :

1° Excavation..........	570	millions de francs.
2° Barrage.............	100	—
3° Rigoles de déviation..	75	—
4° Portes de marée......	12	—
5° Jetées..............	10	—
6° Imprévu (10 0/0)......	76	—
Total.........	843	millions de francs.

Elle évalua à 8 ans la durée probable des travaux, aux prix indiqués.

M. Ferdinand de Lesseps, dans une lettre écrite le 22 février 1880, résuma les observations que le travail de la Commission lui suggérait. Il pensait qu'il serait possible de réaliser des économies sur les dragages, ainsi que sur les travaux de barrage du Chagres, et de diminuer le chiffre inscrit comme imprévu.

Je considère, disait-il, que certains travaux, dont je ne blâme pas la prévision en théorie, pourraient en pratique n'être exécutés qu'après l'inauguration du transit, et peut-être ne pas l'être du tout.

Ces réductions et ajournements auraient permis, en effet, de réduire de 843 à 658 millions de francs, la dépense proprement dite d'exécution matérielle du Canal.

Mais une grande Commission supérieure consultative avait été convoquée à Paris, pour examiner les questions soulevées, au point de vue technique, et fixer le programme d'exécution. Et comme il importait avant tout de ne pas perdre de temps, M. Ferdinand de Lesseps confia à des entrepreneurs éminents, — MM. Couvreux et Hersent, — l'exécution des premiers travaux, tels que la Commission technique internationale les avait prévus, et sans engager les détails visés dans la lettre du Président de la Compagnie.

L'ensemble des travaux dont se chargèrent MM. Couvreux et Hersent, s'élevait à 500 millions de francs.

Une circulaire adressée le 15 novembre aux correspondants contenait ce paragraphe :

Une Commission technique internationale, réunie sur les lieux mêmes, à Panama, a confirmé la praticabilité de l'exécution du Canal maritime ;

Les entrepreneurs, MM. Couvreux et Hersent, ont présenté leur devis et déclaré que l'exécution du Canal ne coûterait pas 500 millions de francs.

Il s'agissait du coût de creusement d'un Canal, de mer à mer, sans travaux accessoires; il s'agissait, surtout, d'organiser les chantiers, de « commencer » les travaux.

On pouvait craindre, en effet, alors, que les adversaires de l'entreprise, — peu nombreux il est vrai, mais très audacieux, et prêts à tout, — ne parvinssent à nuire au crédit de la Société, à ébranler la confiance des Actionnaires, chose ordinairement facile pendant la période de construction des grands travaux publics, — et qu'en conséquence la Compagnie ne se vît forcée, pour arriver à l'achèvement complet de l'œuvre, de recourir à des emprunts onéreux.

Une dépense de 5 à 600 millions de francs, augmentée nécessairement des charges annuelles résultant du service des intérêts et des frais d'administration, eût pu suffire, sans doute, à couper l'isthme, purement et simplement, à ouvrir une voie maritime, avec une dépense totale d'environ 800 à 850 millions de francs.

Mais les craintes de l'administration ne se sont pas réalisées. Les Actionnaires, — instruits d'ailleurs par l'histoire vivante du Canal de Suez, — ont résisté à toutes les attaques, à toutes les manœuvres, et la question s'est posée d'elle-même, naturellement, de savoir s'il convenait d'ajourner, de retarder l'exécution de travaux utiles, indispensables, qui auraient coûté beaucoup plus cher s'il avait fallu les exécuter sous l'eau après l'inauguration du Canal, — au milieu d'un mouvement de transit qui paraît devoir être considérable dès la première année, — ou s'il n'était pas plus sage, et surtout plus économique, de s'en tenir au programme du Congrès international de 1879.

Cette question dominait l'examen qu'avait à faire la Commission supérieure consultative des travaux, convoquée.

Pendant ce temps, MM. Couvreux et Hersent étaient à l'œuvre, à Panama. Leur programme d'exécution comportait un cube de 75 millions de mètres.

La commission technique internationale ayant terminé ses travaux, disait M. Ferdinand de Lesseps dans son rapport aux Actionnaires du 3 mars 1881, laisse sur le terrain les brigades chargées de continuer les nivellements et les sondages...

Pendant qu'à Panama nos pionniers exécutaient leur tâche, à Paris, nos entrepreneurs dressaient les devis et les programmes d'exécution, étudiaient les types de machines à commander, les chantiers à organiser, les moyens de transports.

C'était la période d'organisation, prévue dans le programme général, et qui devait durer deux ans; période d'organisation devenue aussi une période d'expérience.

En effet, au fur et à mesure que les études et les essais donnaient leurs résultats pratiques, la nécessité, — au double point de vue technique et d'exploitation future, — de parfaire aussi complètement que possible la construction du Canal avant son inauguration s'imposait.

On revenait un peu plus, chaque jour, au programme du Congrès international.

C'est ce programme que la Commission supérieure consultative des travaux reprit définitivement.

Cette Commission supérieure était ainsi composée :

MM. Boutan, ingénieur des mines;
- Daubrée, membre de l'Institut, ancien directeur de l'Ecole des Mines ;
- Dirks, ingénieur en chef du Waterstaat de Hollande;
- Fourcy (de), inspecteur général des ponts et chaussées;
- Gioia (le commandeur), ingénieur italien;
- Gournerie (de la), membre de l'Institut, inspecteur général des ponts et chaussées;
- Jurien de la Gravière (l'amiral), membre de l'Institut;
- Lalanne, membre de l'Institut, inspecteur général honoraire des ponts et chaussées;
- Laroche, ingénieur en chef des ponts et chaussées;
- Larousse, ingénieur hydrographe;
- Oppermann, ingénieur des mines;
- Pascal, inspecteur général des ponts et chaussées;
- Ruellè, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur de la construction au chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée;
- Voisin-Bey, inspecteur général des ponts et chaussées.

Le 17 juillet 1883, M. Ferdinand de Lesseps disait aux Actionnaires, réunis en assemblée :

« La première partie du programme que nous vous exposions, il y a deux ans, et qui pouvait alors paraître téméraire, se trouve ponctuellement exécutée. La période d'organisation a exactement duré les deux années que nous avions prévues à ce programme.

« La seule et très importante modification que nous ayons à vous signaler, consiste à avoir substitué une série d'entrepreneurs à l'entreprise unique dont nous avions jeté les bases. »

Vingt-trois chantiers de dragages ou de terrassements préparaient alors la mise en action du Programme arrêté par la Commission supérieure consultative des travaux.

Ce Programme était défini :

1° Exécution à la drague, suivant l'axe du Canal, d'un chenal de service entre Colon et Gatun, sur une longueur de dix kilomètres;

2° Etablissement d'un terre-plein à Colon, pour l'installation des ateliers, de la scierie, des magasins, des cales de montage et de réparation, des abris pour le matériel roulant, des bureaux et des habitations et constructions, avec un môle de défense, d'un wharf pour l'accostage et le déchargement des navires apportant du matériel et des approvisionnements;

3° Ouverture d'un chantier d'excavation à sec, pour remblayer l'emplacement du terre-plein ;

4° Ouverture de plusieurs chantiers d'excavation à sec sur le massif montagneux de la Culebra, au milieu de l'Isthme, et dans les environs, première coupure de la grande tranchée du Canal maritime, travail permettant d'étudier la nature des terrains, les pentes à donner aux talus, et de commencer, avec les déblais provenant de la fouille, l'établissement de voies par lesquelles ces déblais seraient transportés vers l'emplacement du grand barrage du Chagres, à Gamboa.

L'organisation des chantiers, les commandes de matériel, la prise de possession des terrains sur toute la ligne, par la participation effective d'entrepreneurs engagés par contrat, et le commencement d'exécution, constituaient un effort équivalant au « tiers » du labeur total.

Aux termes de l'article 4 de la Concession, la Compagnie du Canal devant recevoir du Gouvernement colombien, gratuitement, « cinq cent mille hectares de terres « domaniales, avec les mines qu'elles peuvent contenir, « dans les localités que la Compagnie choisira, *au fur et « mesure des travaux de construction du Canal,* » un agent de la Compagnie fut envoyé à Bogota, auprès du Pouvoir exécutif, pour lui demander « l'appréciation officielle des « travaux exécutés, des résultats acquis, relativement à « l'ensemble de l'entreprise concédée en vue d'une cession « proportionnelle de terres domaniales. »

Le 26 décembre 1883, le gouvernement des Etats-Unis de Colombie remettait à M. Ferdinand de Lesseps une déclaration ainsi conçue :

« La Compagnie du Canal de Panama a droit à ce qu'on lui adjuge, suivant les termes de l'article 4 de la concession, cent cinquante mille hectares, comme l'équivalent d'un peu plus du tiers de l'exécution de l'œuvre. »

III. — Programmes, Marche et état actuel des Travaux

Le 6 février 1883, M. Dingler, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, nommé Directeur général des travaux, partait pour l'Isthme, après avoir entendu, devant la Commission supérieure consultative, l'exposé « des di- « vers problèmes à résoudre pour l'exécution rapide et « définitive des travaux. »

M. Dingler revenait à Paris, après un séjour de trois mois dans l'Isthme de Panama, avec un « programme d'en- « semble de tous les travaux à exécuter pour atteindre le « but désiré. »

La Commission supérieure, réunie, approuva « sans réserve, » le programme de M. Dingler, ainsi résumé ;

A. Exécution du Canal avec une profondeur normale de 9 mètres sous le niveau moyen de la mer;

B. Largeur du plafond du Canal à 22 mètres;

C. Tranchée directe, entre les deux mers, à ciel ouvert, sur tout le parcours;

D. Sas, avec porte de marée, du côté de Panama, pour assurer à la marine universelle sa communication avec l'Océan Pacifique *à toute heure*, et quels que soient l'amplitude des marées et les courants temporaires pouvant en résulter;

E. Création de vastes ports à Colon et à Panama;

F. Creusement d'une grande gare de 5 kilomètres vers le milieu du Canal, près de Tavernilla, permettant le croisement des convois de navires;

G. Barrage de Gamboa pour régulariser les crues du Chagres, avec dérivation des eaux.

En soumettant ce programme à ses Actionnaires, M. Ferdinand de Lesseps s'exprimait ainsi :

Tel est le programme, entièrement approuvé dans son ensemble et dans ses détails par la Commission supérieure consultative des travaux, et que M. Dingler devait « mettre en train » pendant la campagne 1883-1884 dont nous vous rendons compte aujourd'hui.

Ce programme comporte un cube total de terrassement de 110 millions de mètres cubes pour le creusement du Canal proprement dit, et les ports largement suffisants aux extrémités pour l'exploitation maritime.

Les travaux de dérivation du Chagres équivaudraient, en outre, à un total de 10,000,000 de mètres cubes.

A l'origine, nos évaluations comportaient pour le creusement du

Canal proprement dit un cube total de 75,000,000 de mètres cubes.

A mesure que nos chantiers se développaient et que la pratique du terrain nous instruisait, nous relevions, d'une part, la présence d'une moins grande quantité de roches dures, et d'autre part, une plus grande quantité de terrains susceptibles d'être attaqués et enlevés par des procédés beaucoup plus faciles. D'où il résulte, en fait, une économie de temps qui compense largement la plus grande quantité de mètres cubes à extraire.

D'un autre côté, des travaux de parachèvement, ou d'amélioration, et même de sécurité, — qu'il eût fallu faire après l'inauguration du Canal maritime, dans un temps donné, — s'exécuteront avec une telle économie pendant l'exécution même du Canal maritime proprement dit, que nous n'avons pas hésité à les comprendre dans notre programme, malgré l'augmentation de cube qui en résultant, puisque cette augmentation ne devait pas retarder l'achèvement du Canal maritime en 1888.

Nous vous dirons, plus loin, comment notre Directeur général des travaux, M. Dingler, prépare l'inauguration du Canal maritime pour 1888.

Chaque mois gagné sur la date d'achèvement du Canal, devant réaliser une économie considérable, — à cause du service des intérêts à payer aux Actionnaires et aux Obligataires, — M. Dingler reçut le mandat de préparer un matériel suffisant pour assurer l'exécution du Canal à la date d'achèvement indiquée : 1888.

A l'assemblée où M. Ferdinand de Lesseps exposa le programme de la Commission supérieure consultative, le détail du matériel commandé fut énuméré.

« Ce matériel, dit M. Ferdinand de Lesseps, est calculé pour exécuter le total des excavations à sec en trois années et les dragages en deux années.

« D'où il résulte, qu'alors même que nous n'aurions commencé les travaux à sec que le 1er janvier 1885, et les travaux de dragage que le 1er janvier 1886, le Canal pourrait être terminé, mathématiquement, le 1er janvier 1888.

« Pour faire face à l'imprévu, malgré les calculs de rendement minimum que nous venons d'exposer et qui répondent déjà à un imprévu, nous aurons, d'une part, comme marge, tout ce qui aura été exécuté en terrassements à sec le 1er janvier 1885, et ce qui aura été exécuté en dragages le 1er janvier 1886.

« Et, en outre, toute l'année 1888.

L'expérience pratique du creusement du Canal de Suez appuyait ces données :

« Au Canal de Suez, ajoutait M. Ferdinand de Lesseps, sur un déblai total de 75 millions de mètres cubes, 50 millions ont été enlevés pendant les deux dernières années, c'est-à-dire alors que les essais de divers appareils créés étaient bien terminés et que les entrepreneurs possédaient enfin l'outillage approprié au travail. »

A l'assemblée du 23 juillet 1884, le Rapport du Conseil d'administration contenait ce passage :

« Il importe, maintenant que nous sommes entrés dans la pleine période d'exécution, que nos associés se rendent bien compte des conditions matérielles qui président, partout, à la marche des chantiers de travaux publics.

L'effort principal, en pareilles matières, c'est l'installation, c'est la création des appareils, c'est l'attaque. Une fois en mouvement, les machines fonctionnent en améliorant sans cesse leur rendement.

Ce n'est pas, non plus, dans le commencement de la période d'exécution, par l'appréciation unique du cube exécuté, qu'il faut se faire une opinion de la marche des travaux, attendu que les premières terres à enlever, que les premiers cubes sont de beaucoup les plus difficiles, les plus lents et les plus coûteux.

A cette époque, l'amiral Cooper, des Etats-Unis de l'Amérique, eut l'occasion de visiter les travaux du Canal de Panama. Voici comment il exprima son opinion :

Quoique les travaux exécutés soient encore relativement peu considérables, quant à la construction proprement dite du Canal, toutes les études préliminaires de tracé, tous les sondages sont achevés; le parcours est presque entièrement débarrassé de la végétation tropicale; de grandes quantités d'approvisionnements de toutes sortes sont réunies; des maisons et des baraquements pour les employés sont disposés dans des localités élevées et salubres; des hôpitaux sont installés, et les prévisions pour toutes les éventualités possibles sont si complètes, et si bien entendues, que ces préparatifs pratiques pour la grande poussée, m'affermissent dans la croyance que le Canal sera finalement mené à bonne fin.

Quant à la possibilité de l'achèvement en 1888, ajoutait l'amiral américain, l'entreprise dans son ensemble est si gigantesque, qu'il est difficile de croire qu'elle soit finie dans un si court espace de temps; mais je ne puis méconnaître le fait que les Français sont à la hauteur de l'œuvre, et que, s'ils sont obligés de s'arrêter faute de fonds suffisants, ce qu'ils auront fait sera bien fait, et que la chose sera assez avancée pour que l'avantage lui reste toujours sur toute autre ligne.

Après tout, l'achèvement du Canal est une question d'argent, car l'entreprise n'offre aucune difficulté technique insurmontable...

Vingt entrepreneurs exécutent actuellement le programme de M. Dingler, approuvé par la Commission supérieure consultative. Ces entrepreneurs, de nationalités différentes, — Colombiens, Américains du Nord, Anglais, Hollandais, Italiens, Suédois, Suisses et Français, — occupent l'Isthme sur toute sa longueur.

Ils se sont engagés à enlever, ensemble, 62,691,565 mètres cubes pour une somme totale de..... 219,295,974 fr.

Le cube total engagé représente la moitié du cube total (120 millions), maximum, à enlever pour achever complètement le Canal, les dérivations et les ports.

Il serait téméraire de chiffrer exactement ce que coûteront les 60 millions de mètres cubes à enlever après l'extraction des 60 millions de mètres contractés. Mais, l'expérience faite des travaux analogues, a souvent démontré que la mise en action et l'amélioration pratique des machines en travail, la simplification des outillages, l'entraînement des chantiers, faisaient, en général, qu'après l'achèvement d'une tâche première acceptée, la concurrence des entrepreneurs, instruits par les choses accomplies, manœuvrant des machines perfectionnées par le travail même, assuraient, pour l'achèvement des travaux d'excavation, des prix égaux aux premiers.

Toutefois, et pour éviter tout mécompte, en doublant approximativement les prix acceptés de l'enlèvement des 60 premiers millions de mètres cubes, et en les appliquant aux 60 derniers millions de mètres, on arrive ainsi à une dépense totale de 600 millions de francs pour le creusement proprement dit du Canal maritime, des canaux de dérivation et des ports.

L'exécution des travaux accessoires, des ouvrages d'art, les dépenses d'études et d'organisation soldées, les frais d'administration et tous autres, enfin les charges résultant des intérêts à servir aux Actionnaires et aux Obligataires, conduisent aux évaluations du Congrès international de 1879.

The Sun, le 15 octobre 1884, publiait cette conclusion d'un examen, sur les lieux, des travaux du Canal :

Les derniers rapports de l'Isthme s'accordent tous à dire que, si l'argent est prêt, le Canal de Panama peut en toute probabilité être achevé en 1888. La partie la plus ardue de l'entreprise, et la plus coûteuse en même temps, a été le travail préliminaire.

Et plus loin :

Les ingénieurs américains, qui ont étudié sur le terrain les progrès déjà faits, sont d'opinion que le creusement du Canal peut être activement poussé si l'argent dure. C'est donc entièrement une question d'argent, comme le disait, en 1883, l'amiral Cooper, car le percement de l'Isthme n'offre, dit-il, pour un ingénieur, aucune difficulté insurmontable. Le lieutenant Rodgers en disait autant au mois de juin dernier.

IV. — Ressources réalisées et à réaliser

L'achèvement du Canal maritime de Panama dans le délai prévu, et aux conditions fixées par le Congrès inter-

national de 1879, n'est plus, désormais, qu'une question financière, puisque les entrepreneurs du travail se sont engagés à exécuter chacun sa tâche.

La dépense finale sera plus ou moins forte, suivant que les capitaux à appeler coûteront plus ou moins cher. A mesure que les travaux s'exécutent, que la date d'achèvement approche, la charge des intérêts à servir sur les capitaux appelés s'alourdit; elle sera relativement considérable dans les dernières années.

Il importe donc de prendre, sans retard, les mesures de trésorerie qui assureront à la Compagnie du Canal les moyens de se procurer les fonds nécessaires, au fur et à mesure des besoins, sans avoir à subir des conditions onéreuses.

Et il s'agit ici d'un intérêt national, puisque le capital souscrit l'a été presque entièrement en France.

La Compagnie a reçu successivement pour l'exécution du Canal maritime :

A. Par un versement de 250 fr. par action fr.	150.000.000
B. Par un emprunt en obligations 3 0/0 .	171.000.000
C. Par un emprunt en obligations 4 0/0..	129.000.000
D. Par des bénéfices de Trésorerie........	21.300.000
Total......fr.	471.300.000

Le produit de l'emprunt en obligations 5 0/0 (109.375.000 francs), qui a été fait pour acheter et payer la presque totalité des actions du chemin de fer de Colon à Panama, affaire à part, sorte de placement spécial, n'est pas compris dans le relevé ci-dessus des ressources réalisées. Les travaux de construction exigeaient une voie ferrée parallèle aux chantiers. Ce chemin de fer existait, et son trafic payait à ses actionnaires des dividendes importants. La Compagnie s'est assurée le service complet de ce chemin de fer, en achetant la presque totalité des actions. Les revenus de ce chemin de fer payent les charges de l'emprunt spécialement contracté pour solder les actions acquises et dont la Compagnie du Canal reste propriétaire.

Les sommes réalisées pour l'exécution du Canal maritime étant de............................fr.	471.300.000
Les dépenses effectuées de................	368.260.896
La disponibilité actuelle est de........fr.	103.039.104

Les dépenses effectuées comprennent tous les remboursements d'études, les prix extraordinaires d'installation et d'organisation l'achat de la concession, le remboursement aux fondateurs de leurs avances, et, en outre, des débours destinés à donner des produits.

L'achat de la concession a coûté.......Fr.	10.000.000
Le cautionnement versé au Gouvernement colombien s'est élevé à...................	750.000
Les dépenses de toute nature faites avant la constitution de la Société et régularisées.	23.393.605
Le remboursement de leurs avances aux Fondateurs..................................	2.000.000
Les frais d'administration, dans l'Isthme et à Paris, depuis l'origine................	26.415.927
Les charges sociales obligatoires.........	26.036.551
Les intérêts payés aux actions et aux obligations..................................	55.700.148
Les constructions diverses, érigées dans l'Isthme, et les terrains achetés, constituant une valeur dès maintenant réalisable avec bénéfice	25.289.743
Les achats de matériel et approvisionnements......................................	83.537.568
Et enfin, les déboisements, les travaux d'installation et le cube payé...............	115.137.354
Total..........Fr.	368.260.896

Les évaluations de dépenses du Congrès international, pour l'exécution du Canal maritime proprement dit, étant de 1,070 millions de francs; — les dépenses faites, de 368 millions; — si on tient compte des dépenses faites et des nécessités de l'avenir, il reste à prévoir, d'ici à l'achèvement complet des travaux, suivant le programme d'exécution du Congrès international, 600 millions de francs.

Avec un chiffre de dépense de construction de 1,070 millions, avait écrit le Rapporteur de la Commission technique du Congrès, le Canal à niveau sera rémunérateur... Il suffira d'un passage de 4 millions de tonnes, chiffre bien inférieur aux évaluations de la Commission de statistique, pour fournir l'intérêt à 5 0/0 des capitaux engagés, compte tenu du montant des frais annuels d'entretien et d'exploitation, évalués comme on l'a dit à 6,500,000 francs par an.

Dans cette évaluation des revenus de l'entreprise, le Rapporteur de la Commission technique avait ramené, volontairement, de 6 millions à 4 millions de tonnes, le tonnage devant passer le Canal dès la première année de son inauguration; il avait laissé en dehors les produits accessoires, tels que les recettes de remorquage, de pilotage de halage et stationnement, et les produits du Domaine, c'est-à-dire, non seulement des 500,000 hectares de terre donnés gratuitement par le Gouvernement colombien, « avec les mines qu'elles peuvent contenir », au choix de la Compagnie, mais encore des terrains bordant le Canal maritime sur toute sa longueur.

La Compagnie, en outre des 500,000 hectares de la concession, possède actuellement :

A Colon..................	117 hectares.
A Panama................	234 —
Sur la ligne...............	8.476 —
A Taboga..................	12 —
Total...........	8.839 hectares (1).

Terrains dont l'acquisition ressort à 112 francs l'hectare et auxquels l'exploitation même du Canal donnera nécessairement, une plus-value très considérable.

V. — Trafic et revenus

La Commission de statistique du Congrès international de 1879, présidée par M. Levasseur, de l'Institut, avait évalué à 7 millions 1/2 de tonnes le mouvement maritime qui « se produirait dans le Canal dès la première année de son exploitation. »

Les conclusions de M. Levasseur supposant une durée des travaux plus longue qu'elle ne le sera en réalité, et pour rester largement en dessous même des certitudes, le mouvement de transit fut réduit, comme évaluation, à 6 millions de tonnes.

Pour le Canal de Panama, dit M. Ferdinand de Lesseps aux Actionnaires réunis le 31 janvier 1881, il ne s'agit plus seulement de rapprocher, comme pour le Canal de Suez, deux parties du monde que les nations maritimes exploitaient depuis les origines du commerce, par des moyens onéreux sans doute, mais enfin par des moyens praticables : par les caravanes de terre, par le Cap de Bonne-Espérance, par le chemin de fer qui aboutissait à Alexandrie. Les voies de trafic étaient ouvertes, exploitées même avec intensité, notamment dans l'Inde; et, si le Canal de Suez devait faciliter les relations établies, il fallait attendre la transformation de la marine par les progrès de l'emploi de la vapeur et du fer.

Le percement de l'Isthme de Panama livrera aux armateurs et aux commerçants des champs de trafic absolument nouveaux; et, le jour où il sera inauguré, non-seulement les flottes commerciales à vapeur seront prêtes, mais encore beaucoup de voiliers aujourd'hui délaissés y trouveront une voie maritime merveilleusement appropriée à la navigation circulaire autour du globe.

(1) Voir la note page 1259.

C'est pourquoi l'éminent Rapporteur de la Commission de statistique au Congrès international de 1879 a pu démontrer, par des chiffres, et non par des hypothèses, que, dès la première année de l'ouverture du Canal de Panama, 6 millions de tonnes y passeraient.

Les revenus immédiats et principaux du Canal de Panama devant résulter des perceptions maritimes, la question du « trafic » était à élucider d'une façon complète et certaine. On avait calculé, à l'époque où le Canal de Suez fut décidé, que le mouvement maritime y serait de 3 millions de tonnes. On y entrevoit maintenant, dans un temps plus ou moins prochain, un transit certain de 15 à 20 millions de tonnes.

Le trafic existant entre l'Occident et l'Orient n'est pas encore acquis au Canal de Suez, parce que le Canal de Suez exige des navires nouveaux, construits spécialement pour cette navigation, et que les chantiers de construction d'Europe ne peuvent livrer, chaque année, qu'une certaine quantité de navires neufs. Le Canal de Panama, au contraire, sera immédiatement praticable à tous les navires quelconques, et le mouvement des échanges actuels entre les deux Océans, relevé, constaté, viendra nécessairement tout entier, d'un coup pour ainsi dire, à la voie nouvelle considérablement abrégée.

La constatation du trafic actuel entre les deux Océans était dominante, au Congrès international, car de sa solution devait dépendre une exécution complète du Canal, une exécution restreinte, ou un ajournement.

Tout, au Congrès, vint démontrer que le moment était venu de couper l'isthme américain; que l'exécution du Canal, aussi complète, aussi définitive que possible, était une entreprise dont les résultats seraient au moins égaux, comme bénéfices à en recueillir, sinon supérieurs à ceux du Canal de Suez.

En 1866, le 19 mars, le Sénat des Etats Unis de l'Amérique du Nord chargea l'amiral Davis d'évaluer le « total « du tonnage qui passerait par le canal de l'isthme, s'il « était fini (1866), et la valeur de ce mouvement et l'éco- « nomie qui en serait résultée pour le commerce. »

Voici les conclusions du rapport de l'amiral Davis :

Tonnage total qui passerait dans l'année par le Canal de l'isthme s'il était fini maintenant (1866), d'après les rapports officiels, 3,094,070 tonnes.

Valeur du commerce qui transiterait, 2,339,155,650 francs (467,831,130 dol.)

Économie pour le commerce du monde qui résulterait, *dans l'année*, du passage par le Canal, 247,651,040 fr. (49,530,208 dol.).

Et supputant, sans s'écarter des données statistiques normales, ce que serait le trafic du Canal « dix ans après son ouverture supposée en 1866, c'est à dire en 1876, » l'amiral Davis formulait cette conclusion :

En 1876, 6,188,140 tonnes devaient prendre la voie du Canal.

C'est exactement l'évaluation de la Commission de statistique du Congrès international.

La Société des ingénieurs civils de Londres a eu l'occasion, le 3 mars 1881, d'apprécier, à un point de vue positif, l'importance du percement de l'isthme de Panama.

Le Président de la Société, M. James Aberthney, s'est exprimé en ces termes :

Si grands qu'aient été les avantages du Canal de Suez, et les facilités qu'il a procurés par les relations avec nos empires d'Orient, avec l'Australie, la Chine, le Japon et Ceylan, ils seront augmentés par la construction du Canal Maritime proposé pour joindre les Océans Pacifique et Atlantique.

Grâce à ce Canal, la distance de Londres et Liverpool à San-Francisco sera raccourcie de 14,000 milles environ, et le vaste territoire de l'Amérique Britannique de l'Ouest, les Etats-Unis, le Mexique, la Colombie, le Pérou et les autres parties de l'Amérique du Sud, ne seront plus qu'à un mois de voyage de la Grande-Bretagne et du Continent. De nouveaux débouchés seront ainsi ouverts aux entreprises commerciales, et avec elles viendront les progrès de la civilisation qui doivent résulter de l'augmentation des rapports entre notre pays, les nations européennes et les peuples relativement isolés dont les territoires bordent l'Océan Pacifique.

En décembre 1883, l'Association britannique tenant sa session annuelle, M. le Chevalier Stoess, consul d'Allemagne à Liverpool, s'occupa du premier trafic du Canal de Panama.

Il est bon d'observer, dit M. le Chevalier Stoess, que l'évaluation de 6 millions de tonnes à passer par le Canal a été adoptée comme minimum par le Congrès international de 1879, et que ces chiffres seront nécessairement dépassés, si l'on tient compte du développement agricole, commercial, industriel et maritime qui grandit tous les jours dans les pays que le Canal est appelé à desservir.

L'amiral américain Cooper écrivait, le 29 juin dernier, au *New-York Hérald* :

Les ressources, étouffées du Chili et du Pérou, de nos côtes Nord-Ouest et du Japon, et de l'Australie, peuvent justifier les prévisions de M. de Lesseps qui prétend que le tonnage d'un Canal à travers l'Isthme dépassera celui qui transite au Canal de Suez.

Dans un rapport de 1883, MM. Sullivan et Nourse, — ce dernier, Directeur de l'observatoire de Washington — cherchaient à établir ce que l'ouverture du Canal de Panama serait pour la marine marchande américaine, à voiles, ou mixte :

Il est très probable, dirent MM. Sullivan et Nourse, que, dans le cas de l'ouverture d'un Canal à travers l'Isthme américain, le tonnage des vaisseaux à voiles augmenterait avec une très grande rapidité, car cette voie est située dans une région extrêmement favorable aux vaisseaux à voiles.

Le général Grant écrivait, le 1er février 1881, à la *North american review* :

En ce qui concerne les Européens, les bienfaits et les avantages du Canal proposé sont grands ; quant aux Américains, ces avantages sont incalculables...

Il ferait diminuer tous les frais de transport des denrées principales, ajouterait énormément au bien-être, et faciliterait l'émigration de l'Est vers les fermes et mines du versant du Pacifique.

On ne peut mettre en doute qu'un Canal ne soit un grand bienfait pour le commerce des Etats-Unis.

M. Paul Leroy-Beaulieu étudiait, le 1er septembre 1882, l'avenir du Canal de Suez relativement au seul trafic de l'Australie et la part que le Canal de Panama prendrait dans ce mouvement.

L'Australie, en effet, par sa situation, et à cause du régime des vents des mers qui l'entourent, partagera son trafic total entre le Canal de Suez et le Canal de Panama.

Si, écrivait M. Paul Leroy-Beaulieu, le mouvement maritime vers l'Australie passait, pour la plus grande partie, par le Canal de Suez, il est certain que dans peu d'années il ne s'agirait pas d'un chiffre de 6 ou 7 millions de tonnes, ni même de 11 à 12 millions, mais de 18 à 20...

Une partie, il est vrai, le *tiers* ou le *quart* peut-être, du commerce australien, pourra prendre la voie de Panama. C'est également par Panama que passera le million de tonnes du mouvement maritime de la Nouvelle-Zélande.

Un fait intéressant, publié par le *Sémaphore de Marseille*, et relatif au transport en Europe des blés de la Californie, est à citer comme exemple pratique, chiffré, des avantages qui résulteront du percement de l'isthme américain.

La Californie, l'Orégon et Washington territory, sur la côte du

Pacifique, ont exporté pendant l'année fiscale dernière (1883) 80,058,314 boisseaux de blé, dont San Francisco a lui seul a expédié 24,4 7,363 boisseaux.

Pour transporter cette quantité en Europe, il a fallu charger 400 grands navires qui ont doublé le Cap Horn.

Dès que le Canal de M. de Lesseps fonctionnera, ce trafic, qui sera encore plus considérable en 1888 ou en 1889, sera absorbé par le Canal de Panama, car la distance moyenne parcourue par les 400 navires a été de 16,000 milles chacun, et le temps qu'ils ont mis pour faire le trajet a été en moyenne de *quatre mois*. Le Canal réduira le trajet, par vapeur, à une vingtaine de jours.

Il résulte de ce seul fait, acquis :

1° Que ces 400 navires, venus en Europe par le Canal de Panama, chargés de blés californiens, auraient passé le même Canal pour aller prendre leurs chargements (comme le font les vapeurs allant chercher les blés de l'Inde par le Canal de Suez), et qu'en conséquence la Compagnie du Canal aurait perçu des droits de transit sur 800 navires passant;

2° Que ces 800 navires, de 2,000 tonnes en moyenne, auraient donné ensemble un tonnage de 1 760,000 tonnes et par conséquent une « recette, pour le Canal, de 26 mil« lions 400.000 francs, non compris la taxe des passagers, « les droits de pilotage, de halage et de stationnement pré« vus à l'acte de concession. »

3° Que l'économie de trajet (un navire à vapeur en marche coûtant à son armateur, en équipage, consommation de houilles, etc., de 1,000 à 4,000 fr. par jour), en ne prenant qu'une dépense quotidienne de 1,000 fr., représente un bénéfice, sur l'opération, de 80,000 fr. pour chacun des navires, lesquels, payant aux Actionnaires 30,000 fr. pour passer le Canal, gagnent encore chacun 50,000 fr.

Ainsi, le seul trafic des blés de Californie assure au Canal de Panama, la première année de son ouverture, — puisque ce trafic existe actuellement, — une recette minimum de 26,400,000 fr. C'est, à 5 0/0, la rémunération d'un capital de 528 millions de francs.

Un américain, M. Kelley, prévoyant l'avenir du Canal au point de vue financier, écrivait :

Quand même les travaux coûteraient 200 millions de dollars (1 0 0.000,000 fr.), les actions de la Compagnie rapporteraient, en tout temps voulu, de bons dividendes ; car on peut considérer le Canal comme une porte par laquelle passera la plus grande partie de l'immense commerce du Pacifique et de l'Est, pour éviter les routes longues, coûteuses, du Cap, et personne n'ignore que le commerce de l'Est a enrichi les nations qui en ont eu le monopole. En outre, une grande partie de notre commerce de cabotage, qui se monte à plus de 2 millions de tonnes, actuellement transportées sur des navires trop petits pour doubler le Cap Horn, passera par le Canal de Panama pour se rendre dans le Pacifique ; et en naviguant au nord et au sud des côtes, stimule a le trafic existant et en créera là où il n'en existe pas actuellement.

Le Congrès de Paris, après avoir étudié soigneusement la question, a conclu que le tonnage prêt à profiter du Canal, lorsqu'il sera ouvert, se chiffrerait par 6 millions de tonnes; et, comme le commerce augmente rapidement dans le monde entier, le jour n'est pas éloigné où 15 à 20 millions de tonnes passeront annuellement par le Canal.

Les conclusions du Congrès international de 1879 étaient donc excessivement modérées.

Voici ces conclusions :

La commission de statistique, s'appuyant sur les documents les plus sérieux, nous a montré, avec une sévérité d'appréciation qu'on ne saurait trop louer, que le tonnage qui eût pu former la clientèle du Canal, en 1876, se composait de deux éléments : 3,500.000 tonnes d'une part, 1,330,000 tonnes d'autre part, au total 4,830,000 tonnes; que l'accroissement annuel du commerce de ces régions avait été de 6 0/0 depuis quinze ans; et, quoi qu'elle ait pu accepter cette progression, surtout à l'égard des pays neufs qui ont des ressources d'avenir, elle a préféré ne compter que 50 0/0 dans l'espace des dix années qui séparent 1876 de 1887. A cette dernière date, qui semble devoir être à peu près celle de l'ouverture du Canal, le tonnage qui en alimentera le transit s'élèvera donc, selon les probabilités, à 5,250,000 tonnes d'une part, à 2 millions d'autre part, en tout à 7,250,000 tonnes.

A côté de ce chiffre, qui a son éloquence, votre Commission économique et commerciale est venue vous dire, dans un langage entraînant, tout ce que le percement du Canal interocéanique apportera d'augmentation, de vigueur nouvelle aux relations internationales des peuples, aux échanges des matières premières ou manufacturées, par conséquent le développement qu'il imprimera à l'industrie et au commerce des diverses nations.

Le coût de construction de 1,070 millions indiqué approximativement par la Commission technique, ne saurait effrayer, puisque la Commission des voies et moyens, s'étayant sur le passé et les documents du Canal de Suez, sur l'opinion si compétente de son illustre fondateur, est venue nous apporter, comme prix que peut supporter la tonne à son passage à travers le Canal interocéanique, la somme de 15 fr., ce qui ferait alors un revenu annuel de 105 millions pour une moyenne de 7 millions de tonnes et au delà que fournit le travail consciencieux de la Commission de statistique.

VI. — Conclusion

En prenant pour base, comme prix du Canal, l'évaluation du Congrès international, soit 1,070 millions de francs, et en y ajoutant, pour ne rien omettre, les dépenses, fructueuses d'ailleurs, en dehors du creusement du Canal maritime (achat et expropriation de terrains, construction de bâtiments, etc., et les charges obligatoires du remboursement des études, des dépenses des Fondateurs, de l'achat de la concession, du dépôt du cautionnement légal etc., et portant enfin à 1,200 millions de francs la dépense finale possible, voici comment se présenterait la situation des actionnaires, l'année de l'inauguration du Canal maritime :

Dépense finale	1.200.000.000 fr.
Capital-action à déduire (dont 150,000,000 appelés et 150,000,000 appelables)	300.000.000
Reste	900.000.000 fr.
Intérêts à servir sur les sommes empruntées (calculés à 6 0/0, amortissement compris)	54 000.000 fr.
Revenus :	
Transit de 6,000,000 de tonnes.......	90.000.000 fr.
Remorquage, pilotage, halage, stationnement, etc., soit 1 franc par tonne (moyenne de Suez)................	6.000.000
Produit de l'exploitation des 500,000 hectares, avec les mines y contenues, concédés gratuitement par le Gouvernement colombien................	mémoire
Produit de l'exploitation (vente et location) des 10.000 hectares, propriété de la Compagnie à Colon, Panama et long du Canal................	mémoire
Revenu minimum....	96.000.000 fr.
Intérêt et amortissement à servir aux emprunts	54.000.000
Reste................	42.000.000 fr.
Dépense annuelle d'entretien et d'exploitation	6.000.000
Revenu net de la première année d'exploitation	36.000.000 fr.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 14 au 29 juillet 1885.

—

(Opp. 347) — Sur une obligation 500 fr. 4 0/0 au porteur, n° 222.819.

(Opp. 348) — Sur un certificat d'inscription nominative d'action n° 8,684, pour une action.

(Opp. 349) — Sur deux obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur, n°s 247,295 et 247.296.

(Opp. 350) — Sur deux obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur, n°s 175,025 et 175,026. — Sur vingt actions au porteur, n°s 110,272 à 110,291.

(Opp. 351) — Sur cinq actions au porteur, n°s 322,313 à 322,317. — Sur cinq obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur, n°s 119,579, 119,580; 137,183 à 137.185. — Sur dix obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur, n°s 532,297 à 532.306.

(Opp. 352) — Sur une obligation provisoire 4 0/0, n° 13.102.

(Opp. 353) — Sur deux actions au porteur n°s 13,679 à 13,680. — Sur deux obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur, n°s 22,136, 22,137.

(Opp. 354) — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligation 500 fr. 5 0/0 au porteur n° 136,954.

MAINLEVÉE

Signifiée du 14 au 29 juillet 1885.

—

(Opp. 282) — Sur une action au porteur, n° 417,205.

AVANT L'ASSEMBLÉE DU 29 JUILLET

Extrait du « Journal des Débats. »

On crie sur la voie publique de petites brochures contre le Panama. J'en ai entendu crier autant contre l'isthme de Suez, dont l'action vaut 2,067 50 dernier cours.

Extrait du « Gaulois »

Le rapport qui sera lu demain mercredi aux actionnaires est encore plus complet que d'habitude. Il ne rend pas seulement compte des travaux du dernier exercice ; il embrasse dans un vaste coup d'œil toute l'entreprise, demontrant pour le passé que les prévisions ou les promesses ont été, année par année, exactement remplies, et établissant pour l'avenir le devis définitif du Canal.

Ce qui se passe à l'égard de Panama n'est, d'ailleurs, pas nouveau. Suez l'a subi pendant quinze ans, et M. Ferdinand de Lesseps a toujours cru devoir opposer à ces attaques — sauf dans de bien rares circonstances — la plus étonnante longanimité. La même chose arrive à l'egard de Panama, et on se demande si cela ne durera pas jusqu'à l'achèvement de l'œuvre.

Les critiques, les manœuvres de Bourse, les invectives même, ont pour elles onze mois par an. Puis l'assemblée arrive; on lit le rapport du président du conseil ; la situation se revèle telle qu'elle est ; les doutes se dissipent et le crédit de la Compagnie est refait pour une nouvelle période d'un an.

Suez a longtemps vécu sous ce régime. Il est possible que Panama puisse à son tour y rester impunement. Ce n'est pas à nous d'en décider. Dans tous les cas, nous aurons demain la satisfaction d'entendre un honnête homme parler honnêtement d'une affaire honnête.

J'estime que le succès qui attend dans quelques heures M. Ferdinand de Lesseps à sa réunion des actionnaires de Panama, contribuera encore à donner au marché une allure satisfaisante. J'ai dit hier qu'il se forme, d'une année à l'autre, autour de cette affaire, comme autrefois autour du Suez, une sorte de végétation parasite. Il est bon que le crédit de l'entreprise en soit débarrassé. M. de Lesseps ne serait pas le hardi pionnier qu'il a été toute sa vie, s'il n'excellait pas à cette besogne.

Extrait du « Bulletin du Crédit »

Nous croyons savoir que dans sa séance du vendredi 24 juillet, le Conseil d'administration de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama a approuvé, à l'unanimité, sans changement ni correction d'aucune sorte, le rapport que M. Ferdinand de Lesseps se propose de soumettre aux actionnaires dans leur assemblée de mercredi prochain.

Ce rapport est, paraît-il, très complet, allant au fond des choses et inaugurant à certains égards une politique nouvelle.

Jusqu'à présent M. de Lesseps avait l'habitude en rendant compte des travaux de l'année écoulée, de tracer le programme des travaux de l'année suivante. Dans ce rapport nouveau, il démontre, si nous sommes bien informés, que toutes les promesses faites au nom du Conseil ont été jusqu'à cette heure, année par année, scrupuleusement tenues. Et au lieu de se borner à établir le plan des travaux de 1885 et même de 1886, il dresse le bilan de l'entreprise pour tout l'avenir jusqu'à l'achèvement du canal.

Il est intéressant de remarquer que les devis de la Compagnie restent dans les limites des prévisions formées par le Comité consultatif international.

On avait dit alors que le Canal, pour être terminé en 12 ans, coûterait 600 millions, et qu'il faudrait 100 millions de plus si on voulait achever les travaux en 8 ans. Cela fait à peu près 700 millions. Ajoutez-y les sommes nécessaires à l'intérêt des actions, au service des obligations, aux primes d'amortissement, on arrive à des chiffres qui ont déjà été donnés, de 1 milliard à 1,200 millions.

Si nous sommes bien informés, M. Ferdinand de Lesseps profite de cette occasion pour prendre corps à corps certaines attaques, dont son œuvre et lui-même ont été l'objet depuis quelques mois. Il le fait avec une rare énergie et un sentiment profond d'indignation. Il indiquerait même la volonté bien arrêtée, de la part du Conseil, de ne plus laisser la Compagnie livrée à des manœuvres et à des attaques de toute sorte.

Si nos renseignements sont exacts, nous croyons que l'exposé de cette politique nouvelle est de nature à produire une vive impression sur l'assemblée. M. Ferdinand de Lesseps trouvera dans les votes des actionnaires les forces dont il a besoin pour défendre, comme il le doit, les intérêts dont il a la garde.

Extrait de « L'Écho des tirages financiers. »

Le Suez a été l'objet d'attaques — passionnément intéressées. — Le Panama passera par les mêmes phases, tout aussi peu justifiables, tout aussi peu justifiées.

Elles se reproduisent périodiquement, à l'approche des assemblées générales, mais elles sont l'œuvre de gens qui ne craignent pas d'employer le chantage pour arriver à leur but.

La Compagnie ne s'en émotionne pas, elle a raison; mais il est bon de mettre le public, — le petit public

surtout — en garde contre de semblables manœuvres; le porteur de une, deux, trois actions s'impressionne facilement — il vend, et c'est en résumé celui qui souffre le premier.

A quoi se résument ces attaques ?

A bien peu de chose en effet, et toujours à la même chose.

Les travaux ne vont pas assez vite! Les difficultés augmentent! Les maladies déciment le personnel! Le Canal ne sera jamais terminé! D'autres moins extrêmes disent qu'il faudra dix ans de plus qu'on ne l'annonce, et dix fois plus de capitaux! etc.... etc...!

L'état des travaux est publié d'une façon régulière et les difficultés sont trop loyalement, trop sincèrement prévues, pour qu'elles surprennent l'administration. On pourrait répondre aisement à toutes les objections une à une, mais devant des partis-pris aussi évidents, le silence a son éloquence.

La Compagnie, dans des communications officielles circonstanciées, rend compte de tout. — Il n'est pas permis de supposer une minute que les renseignements ne sont pas de la plus rigoureuse exactitude. Si parfois un particulier dirigeant *seul* une affaire se laisse entraîner à travestir la verité, une compagnie, un conseil, un personnel aussi considérable ne peuvent s'entendre assez complètement pour tromper le public.

—

Extrait du « Journal des Rentes et valeurs »

Comme nous le disions dernièrement, la baisse sur le titre du Canal de Panama semble toucher à sa fin. Les meneurs du mouvement ne se sont pas senti appuyés par les porteurs de titres qui, on le sait, sont fort nombreux, et ne veulent pas se dessaisir de leurs actions. Ils ont foi dans l'avenir de la Société et attendent patiemment le résultat final de l'entreprise. Les renseignements précis donnés sur la marche des travaux les rassurent complètement et ils préfèrent y ajouter confiance, que de croire tous les détracteurs de l'entreprise. Puis enfin, ils ont un précedent.

—

Extrait de « La France »

Les lieutenants Winslow et Mac-Lean, de la marine américaine, en stationnement dans la baie de Panama, sur les navires envoyés pour réprimer les desordres, avaient reçu mission, en vue d'utiliser leurs loisirs, d'étudier la question du canal et de se rendre un compte exact des possibilités et surtout des conditions de l'exécution.

Leurs rapports devaient, bien entendu, rester confidentiels, et étaient destinés aux archives du ministère de la marine américaine.

Mais, chez les Yankees, les secrets sont toujours mal gardés. Aussi les rapports ont-ils été publiés tout au long par le *New-York Times*.

Leur conclusion est formelle et très topique pour les actionnaires du Panama.

Ils disent, ces officiers yankees, qui sont, remarquez-le, des adversaires, que le canal peut fort bien, comme l'a affirmé M. de Lesseps, être terminé en 1888.

Pourvu, et c'est là leur seule restriction, qu'il y ait suffisamment d'ouvriers et suffisamment d'argent.

Un point capital est donc, dans tous les cas, établi, celui de la possibilité du creusement, et il est établi, non plus par les intéressés eux-mêmes, non plus par des amis, mais bien par des adversaires.

Extrait du « Capitaliste »

Le Canal de Panama subit encore cette semaine l'influence d'un parti à la baisse. Les meneurs devraient cependant s'apercevoir que le comptant ne donne pas de titres.

Les actionnaires attendent du reste très patiemment l'assemblée qui doit avoir lieu le 29 de ce mois, comptant bien que les renseignements et communications qui leur seront faites par le Conseil d'administration seront de nature à leur donner pleine et entière satisfaction.

APRÈS L'ASSEMBLÉE DU 29 JUILLET

Extrait du « Figaro »

Nous tenons à dire quelle a été l'impression de tous ceux qui ont assisté à l'assemblée générale des actionnaires du Canal de Panama. Les explications claires, precises, catégoriques du Conseil ont convaincu tous les auditeurs, qui ont été unanimes dans leurs votes approbatifs. On a vu toute la puissance d'une parole loyale, honnête, ne dissimulant rien, indiquant avec la même netteté les difficultés à vaincre et les circonstances heureuses qui rendent plus faciles certaines parties de l'exécution.

Des brochures, des circulaires, des publications spéciales avaient, depuis plusieurs mois, systématiquement essayé d'ebranler la foi des actionnaires et de susciter contre l'entreprise la mefiance et le doute.

Le rapport, envoyé plusieurs jours à l'avance aux intéressés, les avait pleinement édifiés; ils savaient dans quel but avait été entreprise une campagne savante contre leur propriété, et ils ont chaudement applaudi, hier, le passage de ce rapport où ces manœuvres etaient énergiquement qualifiées.

Un des assistants a lu un papier où se trouvaient reproduites les affirmations singulières qui avaient alimenté depuis plusieurs mois les polémiques des adversaires interessés de l'œuvre.

Il a suffi, pour faire justice de ces erreurs, d'une courte réponse de M. Charles de Lesseps qui a cité des faits, des chiffres et a terminé au milieu des rires et des applaudissements de toute la reunion par cette question *ad hominem* : « Si le Canal de Panama est « l'affaire que vous dites, pourquoi restez-vous action- « naire? »

C'était mieux qu'un trait d'esprit, c'était un mot dicté par le bon sens le meilleur, et qui rendait exactement la pensée de l'auditoire tout entier.

—

Extrait du « Journal des Débats. »

L'insurrection qui avait troublé l'Etat de Panama au mois d'avril et les bruits malveillants répandus par les adversaires de l'entreprise n'avaient pas laissé que d'impressionner la Bourse de Paris dans ces derniers temps. On attendait avec une certaine curiosité la réponse de M. Ferdinand de Lesseps aux attaques dirigées contre son œuvre, aussi bien que ses declarations relatives à l'execution et à la terminaison des travaux du canal. La lecture du rapport faite par M. Ferdinand de Lesseps au nom du Conseil d'administration a été interrompue plusieurs fois par les applaudissements; le Président-directeur de la Compagnie de Panama a fourni des renseignements détaillés sur la marche des travaux, sur l'etat sanitaire des chantiers, sur les rapports de la Compagnie avec le gouvernement des Etats-Unis

Colombie. Enfin, après avoir analysé les documents techniques sur lesquels est établie sa foi en l'achèvement du canal dans les délais prévus,

Trois actionnaires ont successivement pris la parole pour demander quelques renseignements complémentaires que M. Charles de Lesseps, vice-président de la Compagnie, leur a fournis avec beaucoup de netteté.

La séance s'est terminée par le vote, à l'unanimité, de toutes les questions à l'ordre du jour.

Extrait du « Siècle. »

En résumé la situation comporte une pleine confiance en l'avenir. Il s'est produit au début quelques tâtonnements, il a même été commis certaines fautes de détail inévitables dans une œuvre si vaste, mais le conseil tient rigoureusement la main au bon fonctionnement des services. Il reste maintenant à accomplir des efforts soutenus M de Lesseps a demandé aux pouvoirs publics l'autorisation d'emprunter 600 millions en obligations à lots. Les Chambres autoriseront certainement ce mode d'emprunt, qui autrefois a été très profitable à la Compagnie de Suez.

Extrait de « l'Intransigeant. »

Un grand nombre d'actionnaires avaient répondu à l'appel du conseil d'administration : la salle était comble. La lecture du rapport faite par l'honorable président a été accueillie par de nombreuses salves d'applaudissements ; toutes les propositions du conseil ont été adoptées sans opposition.

Extrait du « Gaulois »

Au moment où M. Ferdinand de Lesseps est entré dans la salle, une triple salve d'applaudissements a éclaté. Cette manifestation était bien spontanée, car il y avait là six cents actionnaires, représentant plus de cent mille titres qui étaient venus de tous les points de Paris ou plutôt de la France et qui ne se connaissaient pas entre eux. Ils avaient été assaillis depuis bien des mois de pamphlets, de brochures, d'articles de journaux

Ils n'espéraient aucune surprise, puisqu'ils avaient le rapport dans les mains depuis vingt-quatre heures et qu'ils l'avaient lu deux fois plutôt qu'une. L'hommage qu'ils rendaient au président du Conseil s'adressait donc bien à l'homme et à l'œuvre. Il avait même un certain caractère de protestation contre des tentatives de dénigrement systématique. Il m'a semblé que, devant ce témoignage de confiance, un petit groupe faisait grise mine.

Le rapport lu, un des actionnaires présents a cru utile de prendre la parole : « Le Canal, a-t il dit en résumé, coûtera deux milliards, trois milliards peut-être. On n'extraira pas de mètre cube à moins de 20 francs, et la construction porte sur 200 millions de mètres cubes.

On voit d'ici l'accumulation des chiffres. Ces fantaisies ne réussissent pas avec M. Charles de Lesseps. Il a d'abord remercié l'orateur, d'une façon à la fois spirituelle et courtoise, de n'avoir mis que 200 millions de mètres cubes. En si beau chemin, rien n'oblige à s'arrêter. Il a fait observer qu'avec un prix de revient de deux milliards, l'exploitation du canal serait encore une excellente affaire, à trois milliards on pourrait commencer à discuter.

Mais, s'il y a doute dans l'esprit de la personne qui a présenté ces observations, pourquoi n'accepte-t-elle pas, les cours où les titres se maintiennent, et comment reste-t-elle actionnaire ?

L'Assemblée a prouvé par des applaudissements unanimes qu'elle comprenait combien on se montre inconséquent en venant étaler certaines critiques au lieu de retirer, par la vente pure et simple de ses actions, les fonds qu'on a versés.

Extrait du « Gil Blas »

A une immense majorité, toutes les résolutions proposées par le conseil d'administration sont adoptées.

La principale de ces résolutions est l'approbation de la lettre par laquelle M. de Lesseps a demandé, le 27 mai dernier, au ministre de l'intérieur, l'autorisation de se procurer les 600 millions de francs nécessaires à l'achèvement du canal au moyen d'une émission d'obligations à lots.

Le précédent est topique, en effet

La compagnie du Panama se trouve exactement dans la situation où se trouvait la compagnie du canal de Suez deux ans avant l'inauguration du canal maritime.

Grâce au concours que lui ont apporté 319,739 associés, dont 102,116 actionnaires et 217,623 obligataires, près de la moitié de l'effort nécessaire a été accompli.

Pour l'achèvement du canal de Suez, en pareille occurrence, le gouvernement français accorda autrefois à M. Ferdinand de Lesseps l'autorisation d'émettre des obligations à lots, qui, émises au prix de 300 francs, en valent actuellement 565.

Extrait du « Voltaire »

Après la lecture du rapport et une courte allocution de M. de Lesseps, un actionnaire se lève et conteste le prix de revient d'extraction du mètre cube, et l'orateur termine en demandant une enquête.

Alors, un autre actionnaire se lève.

— Une enquête? Jamais! Quand M. de Lesseps a parlé, il n'y a pas besoin d'enquête!

Cette déclaration soulève une tempête de bravos; les actionnaires se lèvent, applaudissent à outrance, et acclament le président.

— Très bien! s'écrient-ils; pas d'enquête! A bas les enquêteurs! Ce sont des ennemis de la France! Ils veulent jeter le discrédit sur le canal! Vive M. de Lesseps!

Quand le silence est rétabli, M. Charles de Lesseps répond en quelques phrases spirituellement tournées à l'actionnaire qui a provoqué l'incident, et termine par ce mot topique et tout à fait *ad hominem :* — Ma foi, monsieur, si j'étais à votre place et si j'avais une telle défiance dans les agissements du conseil, je vendrais mes actions immédiatement ; au prix où elles sont cotées, ce serait tout bénéfice!

L'actionnaire ne souffle plus mot. C'est le seul qui ait présenté une observation ; tous les autres approuvent hautement les résolutions du conseil, et la séance est close par une nouvelle et chaleureuse ovation au grand Français.

Extrait de l' « Evénement »

L'assemblée générale du Panama vient d'avoir lieu. C'est un succès de plus à l'avoir de M. de Lesseps.

Nous avons, du reste, rarement vû l'illustre président

s'exprimer d'une manière plus nette, plus précise, à propos des accusations sans nombre portées contre la Compagnie.

Que des erreurs aient été commises, qui le nie? En pouvait-il être autrement dans une pareille entreprise? Et encore est-il juste d'ajouter qu'aucune de ces erreurs n'a entraîné d'importantes conséquences. Et l'assemblée d'applaudir.

Voilà une foule de braves gens que l'on a cherché à effrayer et auxquels on vient dire : Votre confiance ne sera pas déçue. De la crainte ils passent à l'espérance et témoignent leur satisfaction. Cela est légitime et tout ce qu'il y a de plus humain.

Ce qui n'a pas été légitime, assurément, c'est le rôle de l'opposition. Comment! voilà six mois qu'elle colporte les nouvelles les plus alarmantes, qu'elle use de tous les moyens pour discréditer l'affaire, et, le moment venu de s'expliquer au grand jour, on ne voit personne! De pareils procédés ne sauraient être qualifiés trop sévèrement

Dans ces conditions, toutes les propositions du Conseil ne pouvaient qu'être votées à l'unanimité. C'est ce qui a eu lieu.

RAPPORT OFFICIEL

D'UN INGÉNIEUR MEXICAIN SUR LES TRAVAUX DU CANAL DE PANAMA

Extrait du « Nouveau-Monde »

Un ingénieur mexicain des plus distingués, M. de Ibarola, vient d'adresser à son gouvernement un rapport détaillé sur l'état des travaux dans l'isthme et sur l'époque probable de leur achèvement. Tout en n'épargnant pas à l'entreprise quelques critiques sur le mode d'organisation des chantiers, M. de Ibarola rend hommage à l'énergie et à la science des ingénieurs français. Il croit que le canal sera construit conformément au plan adopté dès le principe, car il n'y a en somme, dit-il, aucune difficulté qui ne puisse être surmontée. Quant à l'époque de l'ouverture probable du Canal à la navigation, M. de Ibarola indique l'année 1891 comme délai extrême, si, bien entendu, les travaux ne souffrent aucune suspension.

Examinant ensuite l'avenir financier de cette entreprise, le savant ingénieur mexicain affirme qu'elle dépassera de beaucoup les calculs approximatifs que l'on a faits. Le Mexique, dit-il, en terminant, tirera un grand profit de l'ouverture du Canal.

L'ACHÈVEMENT DU CANAL

Extrait de « la Estrella de Panama »

M. Coninge estime à 120 millions de pesos (520 millions de francs) ce qu'il faudra encore dépenser pour achever les travaux du Canal de Panama, qui, d'après ses calculs, seront tout à fait terminés en 1890.

Il dit qu'actuellement on extrait 750,000 mètres cubes de déblai par mois. L'augmentation progressive due aux perfectionnements des machines fera qu'on arrivera à extraire de 15 à 20 millions de mètres cubes par an, et dans les dernières années jusqu'à 44 millions : Ce qui n'est pas excessif, puisque dans les deux dernières années d'excavation du Canal de Suez on a extrait 55 millions de mètres cubes, avec des excavateurs et d'autres machines moins perfectionnées que celles qui sont actuellement employées sur les chantiers de l'isthme de Panama.

L'EXTENSION DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

EN VUE DE L'ACHÈVEMENT DU CANAL

L'ouverture prochaine du Canal de Panama développera dans l'Amérique centrale un mouvement commercial auquel se préparent, dès maintenant, les intéressés.

Afin de favoriser ce mouvement, les lignes télégraphiques de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud s'occupent, en ce moment, d'étendre leurs réseaux et manifestent l'intention de choisir l'isthme de Panama comme point central de leurs opérations.

C'est ce qu'annonce en ces termes le *Star and Herald :*

« La *Central and South American Telegraph Company* « doit étendre son réseau le long de la côte de l'Amérique » du Sud depuis Chorrillos (Pérou) jusqu'à Valparaiso (Chili) « et depuis Rio-de-Janeiro jusqu'à Buenos-Ayres et Villa-« Maria (République argentine).

« On assure également qu'une ligne télégraphique doit « relier Colon à plusieurs ports situés sur l'Atlantique et « qui ne sont encore desservis par aucun câble.

« Cette mesure facilitera singulièrement le commerce « universel.

« La Compagnie doit, en outre, apporter un certain nom-« bre de perfectionnements à son service télégraphique dans « la baie de Colon, ce qui lui permettra de faire de Panama « sa tête de ligne et d'y installer à poste fixe un directeur « général. Un steamer pour les réparations sera attaché à ce « port et pourra être dirigé sur tous les points où des acci-« dents viendraient à se produire. »

Il suffit de jeter les yeux sur une carte pour voir que les extensions dont parle le *Star and Herald* ont une importance considérable tant par l'étendue des nouvelles lignes que par la situation des points qu'elles sont appelées à desservir.

De Chorrillos, petit port près de Lima (Pérou), jusqu'à Valparaiso, la ligne projetée aura environ 1,450 kilomètres. Sur l'Atlantique, de Rio-de Janeiro à Buenos-Ayres, et de là dans l'intérieur des terres jusqu'à Villa-Maria, la longueur atteindra plus de 1,300 kilomètres. La ramification partant de Colon et qui longera les côtes de la mer des Antilles et ensuite celles de l'Océan Atlantique complétera le réseau télégraphique du nord de l'Amérique Septentrionale.

Le commerce du monde retirera les plus grands avantages de ces nouvelles communications par câble et l'activité dont fait preuve, en ce moment, la *Central and South American Telegraph C°* pour arriver à réaliser son projet, montre bien que les hommes d'affaires, en Amérique, comme partout, sont convaincus que le Canal sera ouvert à la date prévue et qu'il n'y a pas une minute à perdre pour profiter, dès le premier jour, de la révolution qu'il créera dans le commerce, l'agriculture, l'industrie et la navigation.

FRETS

Paris, le 29 juillet 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Callao)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Islay)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José, Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	21 sh. 6	par tonne de 1015 kil.
Coquimbo (coke et charbons)	22 —	
Callao	23 —	
Panama	23 à 24 —	
Iquique	22 — 6	
Acapulco et Parana	24 —	
San-Francisco (Californie)	16 —	
Colon (charbons)	17 à 20 —	

Du Pacifique sur l'Europe, on cote :

De Valparaiso. — Nitrate : pour Royaume-Uni.	28 sh.	9 à 30
— Blé	—	27	6
De Portland (Orégon) : Blé	—	46	3

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 29 JUILLET 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0	
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	(TOUT PAYÉ)	(250 FR. VERSÉS)
15 juillet	475 476 25 477.50 475	en liq. : ... au 15 : 475 476.25	394 393 392.50 392 391.50 390.50	233 234.50	305	»
16 —	473 75	en liq. : ... au 31 : 471.25	391 390.50 390	234.50	303 302	»
17 —	475 473.75 472.50 473.75	en liq. : ... au 31 : 472.50	390	233 231 233 234 231	303.25 303 302.50 302 301.25	»
18 —	472.50	en liq. : ... au 31 : 473.75 472 50	390 387.50 386.25 388	232 234.50 233.75 234	302 305	»
19 —	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
20 —	472.50 473.75 475	en liq. : ... au 31 : 472.50	390 388.25	234 233.75	303 302 302.50	»
21 —	475 473.75 472 50	en liq. : ... au 31 : 472.50	388 387 386 385 384 383 381 386.50 385	234 233.75 233	302 302.50 303	»
22 —	473.75 472.50 471.25	en liq. : ... au 31 : 472.50 470	385 386 387 388	233 232.50 232 231 231 25	301.25	»
23 —	472 50 471.25 472 50	en liq. : ... au 31 : 471.25 472 50 470 470	388 387.50 382 385	233 232	302 301.75 302	
24 —	471 25 470 468 75 467.50 466.25 465	en liq. : ... au 31 : 470 465	385 386	232 231.25 231 230	302 25	»
25 —	463.50 461.25 463.75 462.50 463.75	en liq. : ... au 31 : 462.50 461 25	385 383	230 229 228 226 230	301.50 301.25 301	»
26 —	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
27 —	465 463 75 462.50 461.25	en liq. : ... au 31 : 460 461.25 460 460	385 383 382 381.2 377.50 285 377 50 381	230 229.75	301 300.50 300	»
28 —	463 75 462.50 461 25	en liq. : ... au 31 : 460 461.25 460 460	380 377.50 375 380	226 226.25 226.50 228.75 227 227.25 227.50 228 226	300 298.75 295.25 297 300	»
29 —	462.50 461 25 460 458.75 460 461.25 462 50 463.75 462 50 463.75 465 466.25	en liq. : ... au 31 : 460 465 457.50 465	375.25 375 374 373 372 75 371.25 370 372 373.50 372	225.50 225.75 226 234	295 290 295	»

ESSAIS D'EXCAVATEURS A PANTIN

Quatre des grands excavateurs qui doivent être bientôt expédiés aux travaux de l'Isthme, sont en ce moment montés dans un chantier de la plaine de Pantin, rue du Chemin vert.

Les ingénieurs de la Compagnie ont procédé à la réception de ces appareils et aux essais prévus au cahier des charges.

Les expériences de réception se sont succédées dans l'ordre suivant :

Excavateur Weyher et Richmond, le mardi 21 juillet ;
Excavateur Demange et Satre, le mercredi 22 juillet ;
Excavateur Société Franco-Belge, le jeudi 23 ;
Excavateur J. Boulet et Ce, le vendredi 24.

Le samedi 25, marche simultanée des quatre excavateurs.

La séance de samedi, à laquelle assistaient M. Ferdinand de Lesseps et plusieurs membres du Conseil d'administration, a donné des résultats entièrement satisfaisants.

En faisant la commande de ces appareils, la Compagnie avait simplement imposé aux constructeurs les dimensions principales et un modèle unique de chaînes et de godets interchangeables.

Cette séance d'ensemble devant être renouvelée le samedi 1er août, à neuf heures du matin, et publiquement, afin que chacun puisse se rendre exactement compte des résultats obtenus et de la puissance des appareils, nous donnerons quelques détails sur les excavateurs.

Il y a différents genres d'excavateurs. Les uns travaillent *en décapement*, c'est-à-dire en exécutant le déblai *au-dessus* du niveau de la plate-forme qui les supporte ; les autres travaillent *en fouille*, c'est-à-dire à la manière de dragues, en creusant le terrain *au dessous* du niveau de la plate-forme sur laquelle ils avancent.

Les quatre excavateurs en essai appartiennent à ce dernier genre. Le corps de l'appareil est porté par un truc à quatre essieux, qui se meut sur une voie à triple rangée de rails (précaution nécessaire pour obtenir une grande stabilité latérale). Sur le côté droit, et soutenue par une bigue, une élinde de 13 mètres de longueur, portant la chaîne à godets, qui est l'outil proprement dit; sur le côté gauche, le couloir qui reçoit et déverse les terres dans les wagons placés sur une voie parallèle à celle de l'excavateur. Telle est, à grands traits, la vue d'ensemble.

L'élinde étant située au milieu de l'appareil pour des raisons de stabilité, le couloir de montée des godets partage le chariot en deux parties symétriques : en avant la chaudière, le charbon et le chauffeur; en arrière, les machines, les transmissions, et le mécanicien avec son aide. Tous les organes sont ramassés, compactes, aussi lourds que possible, pour augmenter la solidité et faire contre-poids à la chaîne des godets qui exerce son action à l'extrémité d'un énorme bras de levier.

Chaque excavateur a deux machines à vapeur distinctes : l'une, la plus puissante, transmet le mouvement à la chaîne à godets; l'autre, de cinq à six chevaux, sert à faire mouvoir lentement tout l'excavateur sur ses rails, de telle sorte que l'appareil peut exécuter des passes successives en avant et en arrière, sans que le travail des godets soit arrêté un instant.

L'emploi de deux machines n'est cependant pas indispensable; c'est une sujétion pour le mécanicien, et l'on peut s'en dispenser. On sait, en effet, qu'au moyen d'une transmission convenable, la machine principale peut produire le mouvement de translation de l'excavateur. Mais, dans ce cas, le réglage de l'épaisseur du terrain attaqué par les godets est un peu plus délicat.

Le travail d'un excavateur est le même que celui d'une drague, avec cette différence que les godets de drague travaillent et sont chargés dans la partie externe de leur parcours, tandis que les godets d'excavateur travaillent et sont chargés dans la portion intérieure et flottante de la chaîne.

L'épaisseur de la couche attaquée est réglée par l'inclinaison de l'élinde, laquelle ne varie pas pendant toute la durée d'une passe.

Il résulte de cette disposition que l'excavateur creuse le sol en ramenant vers lui les déblais suivant un talus d'abord très doux (lorsqu'on attaque le terrain horizontal), puis qu'il se raidit peu à peu jusqu'à venir affleurer le bord de la voie; à ce moment le travail produit est au maximum et l'élinde a sa plus grande inclinaison. Il faut alors procéder au ripage ou déplacement de la voie, après chaque passe en avant et en arrière, et si le terrain est très dur, après un petit nombre de passes successives. La profondeur de la fouille à chaque passe est de 6 mètres.

L'exiguïté du terrain à Pantin ne permettait de donner aux excavateurs qu'un champ d'action très restreint; la longueur de la fouille avait environ 30 mètres. Les terres, rejetées par le couloir de déversement, étaient régalées par une équipe de pelleteurs. Dans la pratique, ce sont des trains de wagons qui reçoivent directement et emportent les déblais.

Le terrain d'essai avait été choisi exprès parce qu'il réunissait les degrés de dureté les plus différents, depuis l'argile ordinaire jusqu'au tuf calcaire le plus compacte ; on a vu les godets arracher des moellons de plusieurs décimètres cubes.

Les machines à vapeur employées dans les quatre systèmes battent environ 120 à 130 coups de piston à la minute. Les transmissions sont calculées de façon à ce que la grande roue faisant fonction de volant et actionnant le tourteau de la chaîne à godets fasse 18 révolutions à la minute. Cette vitesse de rotation correspond à un tour et quart de la chaîne, et, comme cette chaîne porte 16 godets, on voit qu'il passe par minute en chaque point de la fouille 20 godets. Ces immenses godets cubent 260 litres. Si, donc, ils arrivent tous au sommet également et entièrement remplis, la quantité du déblai en une minute s'élève au chiffre énorme de 5 mètres cubes; dans une journée de dix heures, le travail produit est donc de 3,000 mètres cubes.

Tel est le rendement journalier que peut atteindre dans un bon terrain un excavateur sagement conduit à la vitesse modérée de 20 godets à la minute. On peut juger par là de la puissance de production qu'atteindra l'outillage de terrassement du Canal interocéanique, lorsqu'il sera tout entier en jeu.

Le Gérant : POURTET.

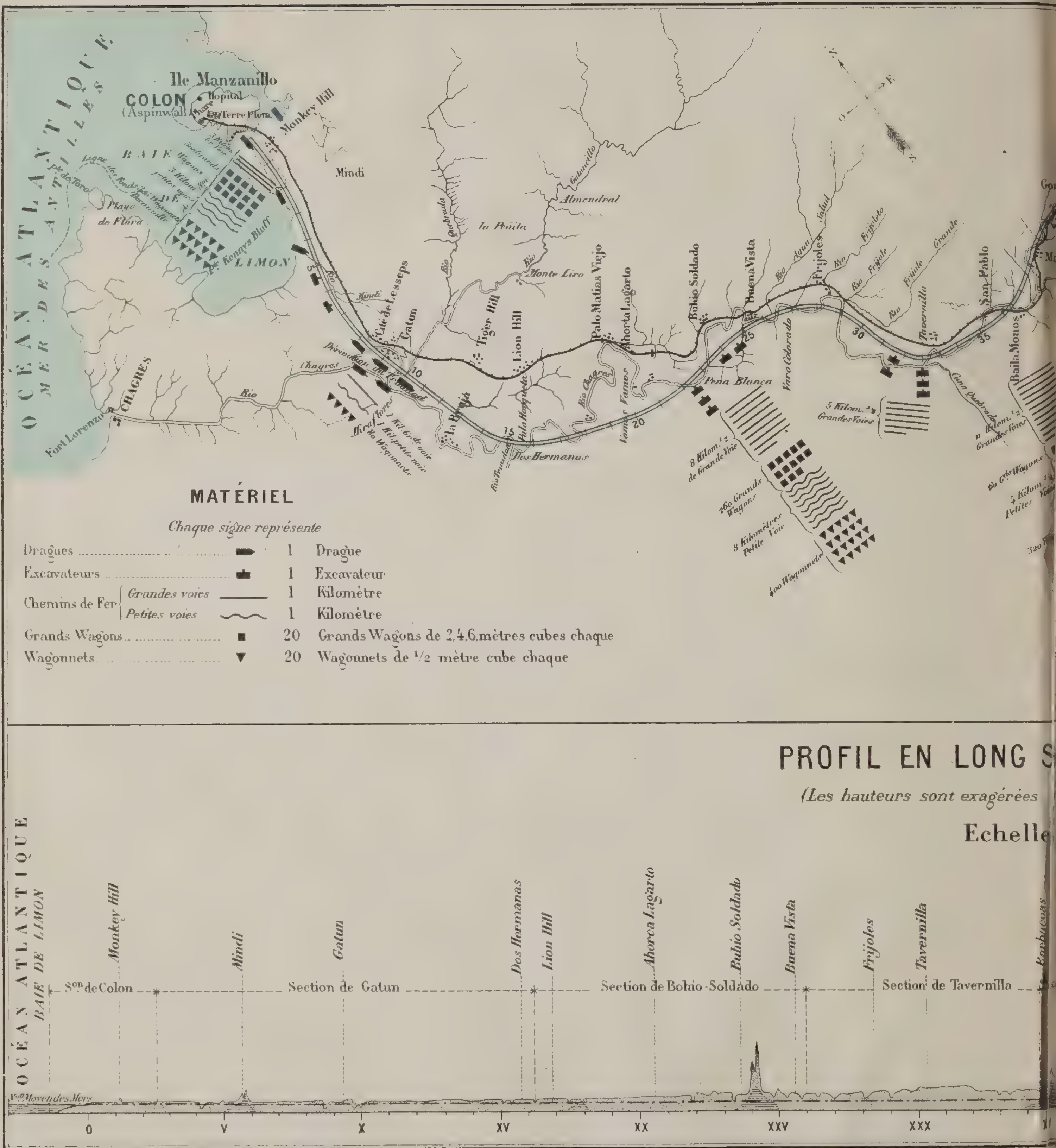
PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 58428

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU C

TRACÉ

ET SITUATION DES TRAV

au 1.er



Gravé et imprimé par Erhard

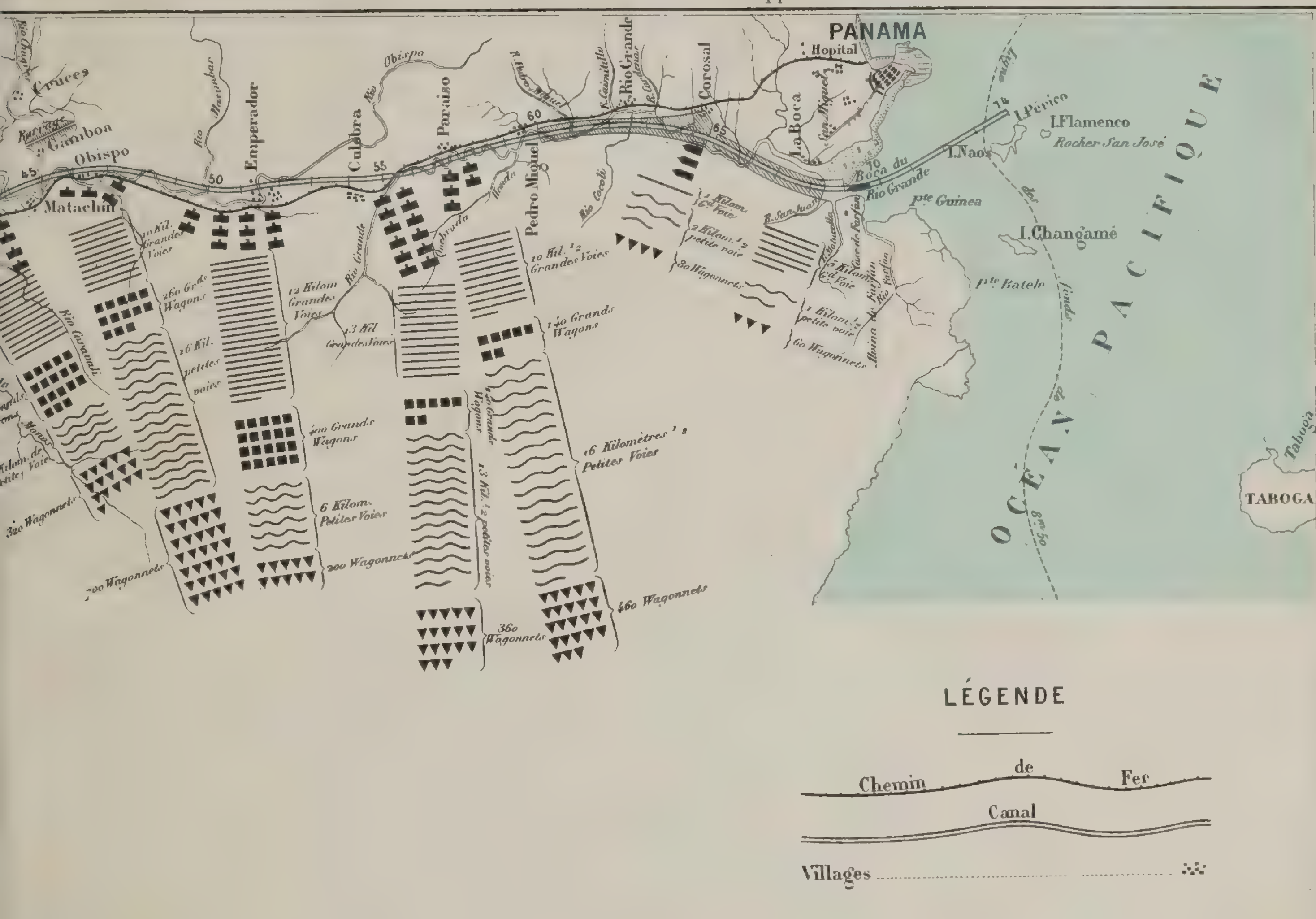
...AL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

...CANAL

...N COURS D'EXÉCUTION

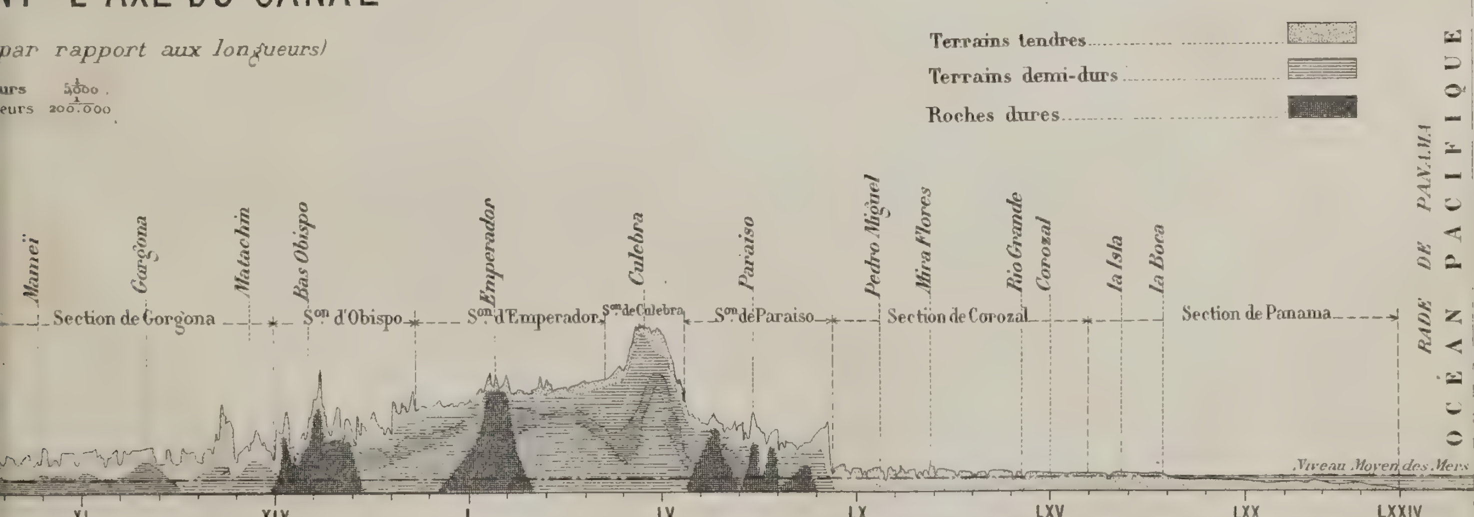
...885.

Supplément au N° 143 du Bulletin du Canal Interocéanique.



...NT L'AXE DU CANAL

(...par rapport aux longueurs)



...fert-Rochereau . Paris.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

EXERCICE 1883-1884

Assemblée générale du 24 juin 1885

RAPPORT DES COMMISSAIRES

Messieurs,

En exécution de l'article 32 de nos statuts, nous venons vous présenter le résultat des travaux de votre Commission de vérification.

Toutes les pièces justifiant les mouvements de compte, tant de votre administration de Paris que de celle de Panama, ont été mises à notre disposition.

Nous les avons examinées, et nous avons constaté la parfaite concordance des chiffres de ces écritures avec ceux du Bilan qui est soumis à votre approbation.

Nous nous plaisons à reconnaître que rien n'est négligé par la Compagnie pour rendre de plus en plus effectif le contrôle dans toutes les branches de ses multiples services.

Voici comment se résument les opérations financières pendant le quatrième exercice :

RECETTES.

Au 30 juin 1883, les ressources de l'actif réalisable,

montant à. . . . , ...	205.625.982 89^{8}
déduction faite du passif exigible. .	17.679.548 77^{4}
étaient de.	187.946.434 12^{4}
Ces ressources, au cours de l'exercice, se sont accrues de.	171.000.000 »
produit de l'émission de 600.000 obligations 3 0/0, effectuée le 3 octobre 1883,	
Et de.	7.362.103 01^{4}
de profits divers.	
et ont formé un total de.	366.308.537 13^{8}

DÉPENSES.

Les charges sociales, dépenses d'administration et de travaux à Panama, se sont élevées à	73.098.679 77^{6}
— Les achats de matériel, venant en accroissement de l'actif, suivant estimation, à.	52.201.193 36
soit, au total, à.	125.299.873 13^{6}
La différence entre le montant des recettes.	366.308.537 13^{8}
et le montant des dépenses.	125.299.873 13^{6}
fait ressortir le solde disponible au 30 juin 1884, à.	241.008.664 00^{2}
Le même solde disponible se retrouve au Bilan en déduisant de.	267.817.818 65
montant de l'actif au 30 juin 1884, le passif exigible à la même date. . .	26.809.154 64^{8}
Total égal, . . .	241.008.664 00^{2}
Les versements non appelés sur les actions figurent dans cette somme pour le chiffre de.	147.500.000 »
L'avoir réalisé s'élevait donc, au 30 juin 1884, à.	93.508.664 00^{2}

On remarquera qu'il a été porté au bilan, pour les dépenses et travaux, une somme de.	75.427.329 08^{6}
Et que ce chiffre comprend un total de.	2.328.649 31
passé provisoirement dans les écritures de l'exercice précédent au compte « *Compte courant de la Direction générale,* » ramené aujourd'hui au chiffre de.	646.133 61

En résumé, les dépenses, depuis la constitution de votre Société jusqu'au 30 juin 1884, ont atteint le chiffre total de. . . . . 354.009.199 03^{3}

Ainsi présentés, ces chiffres échappent à votre appréciation ; nous croyons devoir, pour en faciliter l'examen, donner ici le décompte des principaux articles qui les constituent.

Ces immobilisations comprennent, en effet :

— Pour 93.878.225 33, le prix d'achat des actions du Panama rail-road qui, dès cette année, ont donné un produit de 5.708.882 20

— Pour 75.639.413 13, les immeubles tant de Paris que de Panama et tout l'outillage mécanique indispensable pour mettre simultanément en activité les chantiers sur tous les points du tracé.

Enfin pour 184.491.560 57^{3}, les dépenses résultant des charges sociales, des services administratifs et des travaux dans l'isthme.

Comme l'expose le rapport de votre Conseil, les immobilisations, mentionnées aux deux premiers articles, ont paru nécessaires dès le début de l'entreprise, afin d'en assurer l'achèvement dans les meilleures conditions de rapidité.

Elles doivent être prochainement terminées, de telle sorte que les exercices suivants, qui en profiteront, n'auront plus qu'à supporter les charges des travaux courants.

Dans ces conditions, Messieurs, nous vous proposons l'approbation des comptes que nous avons examinés, et dont nous avons pu constater la concordance avec les écritures.

ACTIF — INVENTAIRE GÉNÉRAL

DÉPENSES FAITES POUR LA CONSTRUCTION DU CANAL JUSQU'AU 30 JUIN 1884

Dépenses constatées à l'Inventaire général au 30 juin 1883				108.418.097 87^{7}
Dépenses du quatrième exercice social (1er juillet 1883 au 30 juin 1884) :				
Charges sociales	Comité américain	1.500.000 »		
	Intérêts aux actions	7.500.000 »		
	Intérêts aux obligations 5 0/0	6.244.050 »		
	Intérêts aux obligations 3 0/0	5.924.240 48		
	Amortissement des obligations 5 0/0	164.000 »		
	Charges annuelles et frais pour le service des titres	10.267.841 52^{6}		
	Contrôle du gouvernement colombien	24.000 »	31.624.132 00^{6}	
Dépenses de l'Administration centrale			1.553.006 74	
Dépenses faites dans l'Isthme (Services administratifs et Travaux			42.250.190 34	75.427.329 08^{6}
Total des dépenses faites pour la construction du Canal				183.845.426 96^{3}

ACTIF SUIVANT ESTIMATION

Domicile administratif	Hôtel de la Compagnie à Paris	1.840.387 60		
	Mobilier et matériel des bureaux	133.224 93	1.973.612 53	
Panama	Immeubles, terrains et constructions	17.934.904 15		
	Mobilier et matériel des bureaux	1.540.302 75		
	Gros matériel et outillage en service	43.883.463 80		
	Approvisionnements	10.307.129 90	73.665.800 60	
Total de l'actif suivant estimation			75.639.413 13	75.639.413 13

ACTIONS DU PANAMA RAIL-ROAD

Actions du Panama Rail-Road	93.878.225 33

COMPTE COURANT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX

Compte courant de la Direction générale des travaux	646.133 61

ACTIF DISPONIBLE OU RÉALISABLE

Versements non appelés sur actions		147.500.000 »	
Versements restant à effectuer sur obligations 3 0/0		30.607.515 »	
Caisse	Paris	710.828 11^{4}	
	Panama	11.631.900 71^{5}	
Banque et Sociétés de crédit		18.074.120 66^{8}	
Reports		27.243.324 40	
Portefeuille		28.541.829 62^{6}	
Débiteurs divers		2.741.322 02	
Divers correspondants débiteurs		341.945 75^{7}	
Mandats à recevoir		425.032 35	267.817.818 65

Total de l'Actif	621.827.017 68^{3}

interocéanique de Panama

AU 30 JUIN 1884 — PASSIF

CAPITAL SOCIAL

600.000 actions de 500 fr		300.000.000 »

EMPRUNTS

250.000 obligations de 500 fr. 5 0/0 émises à 437 fr. 50 dont { 249.515 en circulation 109.162.812 50 ; 485 amortis..... 212.187 50 }		109.375.000 »
600.000 obligations 500 fr. 3 0/0 émises à 285 fr		171.000.000 »
		580.375.000 »

CRÉANCIERS DIVERS

Solde restant dû sur les coupons d'actions mis en paiement	4.063.392 62^{5}	
Solde restant dû sur les coupons d'obligations mis en paiement	4.520.597 86^{1}	
Solde restant dû sur les obligations appelées au remboursement	94.145 62^{5}	
Effets à payer	8.222.761 44	
Mandats à payer	9.412.258 17^{5}	
Créanciers divers	345.727 66^{9}	
Divers correspondants créditeurs	60.978 34^{3}	
		26.719.861 73^{8}
Réescompte du Portefeuille		89.292 91
Total du Passif		607.184.154 64^{8}

PRODUITS RÉALISÉS PENDANT LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION

Produits figurant à l'Inventaire général au 30 juin 1883		7.280.760 02^{1}	

Produits du 1er juillet 1883 au 30 juin 1884 :

Produits de placements de fonds disponibles	1.623.947 30^{7}		
Dividende sur actions du Panama Rail Road	5.708.882 20		
Bulletin du Canal	9.634 48	7.362.103 01^{4}	
Produits divers	10.104 57^{7}		
Produit de l'immeuble, 46, rue Caumartin	9.534 45		
			14.642.863 03^{5}
			621.827.017 68^{3}

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 57452

6e Année. — Numéro 144. Samedi 15 Août 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE :

OBLIGATIONS 4 0/0

PREMIER TIRAGE

Le premier tirage des Obligations 4 pour 100 aura lieu le mardi 15 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 418 obligations qui seront remboursées le 1er octobre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 29 juillet au 13 août 1885.

(Opp. 355). — Sur trois obligations provisoires 3 0/0, libérées, nos 96,686 à 96,688.

(Opp. 356). — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligation 5 0/0 au porteur n° 55,199.

(Opp. 357). — Sur vingt coupons n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 27,591, 46.416 à 46,421, 84,730 à 84,731, 113,327 à 113,328, 173,979, 220,914 à 220,921.

(Opp. 358). — Sur six coupons n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligations 5 0/0 au porteur nos 8,121 à 8,126.

(Opp. 359). — Sur un coupon n° 9 (échéance du 1er juillet 1885) d'action au porteur, n° 559,559.

(Opp. 360). — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, nos 120,309 à 120,312.

(Opp. 361). — Sur trois coupons n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 87,057 à 87,059.

(Opp. 362). — Sur quatre coupons n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligations 5 0/0 au porteur nos 30,629 à 30,632.

MAINLEVÉES

Signifiées du 29 juillet au 13 août 1885.

(Opp. 178) — Sur trois obligation 5 0/0 au porteur, nos 34,278, 34.339, 34,340.

(Opp. 178). — Sur cinq coupons n° 3 (échéance du 1er juillet 1882) de certificats provisoires et nominatifs d'actions, nos 454,500 à 454,502, 454,719 à 454,720.

(Opp. 341). — Sur deux actions au porteur, nos 48,121, 215,223.

(Opp. 346). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 13,782 pour quatre actions.

EXTRAIT DU *BULLETIN DÉCADAIRE* DU CANAL DE SUEZ

Une violente spéculation à la baisse sur les divers titres de la Compagnie de Panama a été tentée à la Bourse de Paris les 4 et 5 août. Des bruits de diverse nature, — faux, naturellement, — ont été répandus.

Un de ces bruits, relatif aux réserves de la Compagnie du Canal de Suez, a affecté, un instant, les titres de la Compagnie universelle.

Les réserves de la Compagnie du Canal de Suez sont *exclusivement* employées en obligations du Trésor et en Rente 3 0/0 amortissable.

Mais l'attitude des Actionnaires et des Obligataires du Canal de Suez, — et des Actionnaires et des Obligataires de Panama, — a promptement déjoué cette manœuvre.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton, le 16 juillet 1885, sur le steamer « *Don.* »

M. BRUNET (Gerald).

De Southampton, le 30 juillet 1885, sur steamer « *Para.* »

M. SIMON (Eugène).

De Saint-Nazaire, le 8 août 1885, par steamer « *Washington.* »

MM. AILLOUD (Pierre);
AUTIGEON (Osmin);
FRANCKHAUSER (Isidore);
GROS (Joseph);
LALOUBÈRE (Jean-Charles);
LAMBERT (Etienne);
PALMIER (Marius);
ROGER (Edouard).

LA BONNE FOI DES ADVERSAIRES

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

MÉMOIRE DE M. FERD. DE LESSEPS. — LES JOURNAUX ANGLAIS A PARIS ET LE « TIMES » DE LONDRES

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale ».

Nous avons publié, dans notre précédent numéro, le Rapport présenté, le 29 juillet, à l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Panama, par M. Ferdinand de Lesseps, au nom du Conseil d'administration. Nous donnons aujourd'hui, plus loin, le Mémoire sur les origines de l'entreprise, son état actuel et son avenir, document qui avait été distribué, ainsi que le Rapport, plusieurs jours avant cette Assemblée.

Les 451 actionnaires, représentant 102.266 actions, qui assistaient à cette reunion, avaient lu et étudié ces deux documents. Ils avaient eu le temps de préparer des questions afin de s'eclairer sur les points qui auraient pu leur paraître obscurs, de formuler des objections, si l'exposé qui leur était fait ne leur donnait pas entière satisfaction. Ils venaient voter en pleine connaissance de cause, après un examen sérieux du dossier, à l'abri de toute surprise et de toute équivoque. S'ils avaient cru leurs intérêts compromis et en de mauvaises mains, ils n'avaient qu'un mot à dire, un vote à émettre.

On sait ce qui est arrivé : on connaît la timidité ou la singularité des critiques faites par deux ou trois voix isolées; nous avons dit avec quelle facilité et quel succès la direction de la Compagnie de Panama, en quelques paroles claires et précises, avait eu raison de ces tentatives sans écho. Cette assemblée, dont les adversaires s'étaient promis merveille, a eté leur confusion. L'unanimité des actionnaires a protesté par ses votes, favorables sur toutes les questions, contre les porte-parole du groupe contraire. C'est une manifestation qui a troublé, sur le moment, les ennemis de la grande œuvre de M. Ferdinand de Lesseps. Elle a été, pour eux, une déroute.

Mais les gens qui se sont fait une carrière de l'hostilité à l'œuvre, lorsqu'ils sont battus au grand soleil, cherchent à prendre leur revanche par de ténébreuses tactiques de Bourse.

Nous pouvons affirmer, entre parenthèses, que le matin même du 4 août — nous précisons — M. Ferdinand de Lesseps avait été prévenu d'une manœuvre, qui est connue de tous les hommes d'affaires, mais qui échappe d'ordinaire au public sur lequel elle ne laisse pas que d'avoir une influence. Cette manœuvre, c'est ce qu'on pourrait appeler la *cote en clôture.*

Au moment où la Bourse va fermer, on fait offrir à vil prix quelques titres de la valeur qu'on veut faire tomber. Il y a surprise, personne ne proteste, tout le monde croit avoir mal entendu. On fait inscrire ce chiffre nominal au tableau; il devient la dernière cote. Cette cote de clôture, on la proclame à son de trompe, on la fait reproduire avec commentaires par des journaux de la coalition, et l'on entame ainsi « une campagne de baisse » qui se termine à l'avantage ou à la confusion des baissiers, suivant le degré de sang-froid des actionnaires visés et attaqués.

La résistance des actionnaires, dans ce cas, prépare le châtiment des spéculateurs.

Une des feuilles qui ont la spécialité de poursuivre la Compagnie de Panama, a eu la naïveté d'avouer que tout n'est pas rose dans ce genre de spéculation à la baisse sur les titres de Panama.

« Dernièrement, imprime cette feuille, un riche spé-
« culateur nous disait :
« Je sais que tout ce que vous dites est très exact. J'ai
« été moi-même avisé des faits insurrectionnels de
« Colon.
« Il me semblait impossible que de tels événements
« n'entraînassent pas au moins 50 francs de baisse.
« Je vendis 1,000 actions de Panama et j'attendis
« l'effet de la nouvelle : les actions baissèrent de 4 à
« 5 francs. Puis vint la liquidation de quinzaine. Il y
« eut un déport de 4 francs et les actions reprirent le
« cours de 480 francs. »

Ce spéculateur n'a pas recommencé. Il a vu qu'on ne pouvait pas longtemps opprimer un marché « où il ne se traite pas, disait-il, 2,000 actions de Panama par mois. »

Et le journal à qui nous empruntons ce récit édifiant a la naïveté d'ajouter :

« Ce spéculateur est un sage. Vendre à découvert
« des actions de Panama, n'a été, en effet, jusqu'à pré-
« sent, qu'un jeu de dupe. »

Mais la publicité alarmiste lancée continue; elle va chercher l'actionnaire chez lui, pénètre dans son domicile, aux frais de ceux qui la font et qui n'ont jamais passé pour des philanthropes.

Les auteurs de cette publicité spéciale donnent actuellement un exemple nouveau de leur bonne foi. Ils ont lu le rapport de M. Ferdinand de Lesseps et le Mémoire qui y est joint Ils savent, comme tout le monde, que le canal de Panama peut être considéré comme un fait accompli, qu'il sera terminé en 1889, s'il ne l'est pas en 1888; ils savent, après les déclarations si précises du Rapport, ce que le Canal coûtera.

Il coûtera ce qu'avait prévu le Congrès international de 1879, base du pacte conclu entre M. Ferdinand de Lesseps et ses actionnaires. Et à ce prix il sera, comme l'a dit le Congrès, une magnifique affaire.

Voici les conclusions de la Commission technique de ce Congrès, dont M. Voisin Bey, inspecteur général des ponts et chaussées, avait été le rapporteur :

La dépense de construction du Canal à niveau, serait approximativement de 1,070 millions. Avec son chiffre de dépense de 1,070 millions, le Canal à niveau sera rémunérateur; on pourra parfaitement adopter le chiffre de 15 francs par tonne pour la fixation du tarif, et il suffira, dès lors, d'un passage de 4 millions de tonnes, chiffre bien inférieur aux évaluations de la Commission de statistique, pour fournir

l'intérêt de 5 0/0 des capitaux engagés, compte tenu du montant des frais annuels d'entretien et d'exploitation, évalués, comme on l'a dit, à 6,500,000 francs.

Quatre millions de tonnes de transit suffiraient à la rémunération de tous les capitaux necessaires à la construction du canal de Panama.

Or le transit, estimé à 6,188,140 tonnes, en 1876, par l'amiral Davis, dans un rapport officiel au gouvernement des Etats-Unis, sera de 7 ou 8 millions de tonnes à l'ouverture du Canal.

On voit les bénéfices qui reviendront à l'entreprise.

Les adversaires, il est vrai, comprenant qu'ils ne peuvent plus attaquer le côte technique de l'œuvre, ni épiloguer sur le coût de la construction, essaient de discuter l'évaluation des recettes futures. Et voici comment ! — Nous citons :

« Quant aux calculs de M. Levasseur, qui aboutis-
« saient à la *simple possibilité* d'un trafic de 6 mil-
« lions de tonnes, il ne faut pas oublier qu'il s'agit de
« *tonnes de marchandises* et non de *tonnes de*
« *navires*. »

Cette distinction fait peu d'honneur aux connaissances maritimes de son auteur. Tout le monde sait, excepté cet économiste, que les navires n'ont pas toujours un plein chargement, qu'un grand espace de la capacité est occupé par les passagers, et que souvent le bâtiment est sur lest; que le tonnage moyen en marchandises est toujours *inférieur* d'un tiers au tonnage moyen des navires trafiquants. Ce qui prouve que 6 millions de tonnes de marchandises passant par le Canal de Panama motiveraient une perception de droits sur 8 millions de tonnes, le tarif étant etabli sur le tonnage total du navire, même lorsqu'il est vide ou seulement en partie rempli.

Ce qui a amené la Commission technique, dont M. Levasseur était le président et le rapporteur, à faire cette declaration :

« En 1889, 5 millions 1/4 de tonnes au moins représente-
« ront vraisemblablement le mouvement commercial des
« deux océans, et 2 millions de tonnes environ représente-
« ront la fraction du mouvement commercial entre l'Orient
« et l'Europe qui semble pouvoir être détournée de la route
« suivie aujourd'hui pour prendre celle de l'isthme améri-
« cain : en tout, 7 millions 1/4 de tonnes. »

De tonnes maritimes, de tonnes-navire, et non de marchandises. S'il s'agissait de tonnes de marchandises, ou *de fret*, les 7 millions 1/4 donneraient un tonnage de perception de 10 millions de tonnes.

Enfin, aux lignes ci-dessus, que nous venons de reproduire, le rapporteur de la commission, M. Levasseur, ajoutait :

« Nous avons réduit plusieurs fois et nous n'avons jamais
« cherché à exagérer les estimations.

« Nous avons, en outre, compté les tonnes telles que les
« enregistre la statistique douanière en France, en Angle-
« terre et aux Etats-Unis ; par conséquent, nos nombres
« pourraient être regardés comme inférieurs : *d'un tiers au*
« *tonnage brut des bateaux à vapeur, d'un vingtième au ton-*
« *nage brut des voiliers, d'un peu moins d'un tiers et d'un*
« *vingtième au « gros tonnage »*. Cette considération, que nous
« avons volontairement négligée, n'est pourtant pas indiffé-
« rente pour le revenu d'un canal. »

Il eût été au moins prudent de lire le rapport de la Commission technique, avant de le commenter et de faire dire une « sottise » qu'elle n'a pas dite à une Commission qui était composée de MM. Charton, Crisanto-Medina, Deloncle, Du Fief, Eli Lazare, Marius Fontane, Girard de Rialle, Hertz, Huber, Leclerc, Levasseur, Malte-Brun, Mendez Leal, de Mofras, Camilo Ordonez, Pomel, Szarvady et de Watteville.

Un autre exemple — pour aujourd'hui — de la bonne foi des adversaires de la Compagnie de Panama.

A l'Assemblée du 29 juillet, un actionnaire a prétendu que le canal coûterait trois milliards.

M. Charles-A. de Lesseps a répondu que le canal coûterait à peu près le tiers de ce chiffre fantastique ; et qu'alors même qu'il coûterait deux milliards, ce serait encore une bonne affaire ; que s'il devait coûter trois milliards, le succès financier immédiat pourrait commencer à être discuté.

Ces paroles ont été entendues par cinq cents personnes et reproduites le soir même par la presse de tous les pays.

Et voici ce que nous venons de lire dans une feuille spéciale :

« M. Charles de Lesseps *a reconnu* que le canal coû-
« terait deux milliards. »

Cette feuille spéciale aurait pu tout aussi bien affirmer que M. Charles-A. de Lesseps avait dit :

« Le canal coûtera trois milliards et, entre nous,
« c'est une affaire detestable. »

M. Ferdinand de Lesseps prévoyait ces choses lorsqu'il disait dans son rapport :

« Ne pouvant rien contre les actionnaires, certaines indivi-
« dualités se sont tournées contre la Compagnie; et, par la
« publication de journaux créés exprès, expédiés, ou criés sur
« la voie publique, par des correspondances, par des brochures,
« une véritable campagne de chantage a été organisée.

« Nous n'avons pas besoin de dire que ces spéculateurs
« d'un genre spécial trouveront la Compagnie du Canal de
« Panama aussi dédaigneuse et aussi inébranlable que l'ont
« été les actionnaires.

Et l'honorable Président des Compagnies de Suez et de Panama a ajouté : « Les deux principaux journaux « menant cette campagne déplorable, bien que se pu- « bliant à Paris, ne sont pas dirigés par des Fran- « çais. »

Au moment où certains journaux de Paris, dirigés par des étrangers, se livrent à ce joli métier, associés à des « courtiers d'injures », suivant le mot du *Figaro*, il nous a paru curieux de reproduire ce qu'a dit le *Times*, de Londres, sur l'Assemblée des actionnaires du Canal de Panama.

J.-PAUL FABRE.

Extrait du « TIMES » *de Londres, du 30 juillet* 1885.

M. de Lesseps n'est jamais plus complètement dans son élément que lorsqu'il a à décrire des difficultés qui ont été surmontées ou des impossibilités apparentes qui ont été vaincues. Il a parlé hier sur un sujet digne de lui, et, au moins dans ses conséquences probables, assez vaste pour satisfaire son ambition. Le canal à travers l'isthme de Panama, regardé si longtemps comme un rêve qui ne pourrait jamais se réaliser, semble être maintenant en bonne voie d'achèvement ; la Compagnie qui a entrepris le travail a tenu hier son Assemblée annuelle à Paris et a adopté à l'unanimité le rapport de son fondateur. Le rapport, dont les parties principales ont déjà paru dans nos colonnes, est entièrement favorable, et son contenu, toutes réserves faites à cause de la nature toujours enthousiaste de l'écrivain, justifie bien le

langage dont on s'est servi. En décembre 1883, il avait été officiellement annoncé que plus du tiers de l'œuvre était accompli; et ce tiers, maintenant, se trouve avoir atteint la moitié. Les progrès des cinq derniers mois ont toujours été en augmentant, et le cube mensuel, qui, en janvier, n'atteignait que 550,000 mètres cubes, a dépassé ce chiffre de moitié en mai. Ce montant même n'a pas été tout à fait à la hauteur de l'espoir que l'on avait conçu; mais le Rapport explique que cette différence provient des grandes dragues américaines, qui, ayant à travailler dans un terrain qui est généralement mou, seront à même de se rattraper sur les autres parties et ne retarderont pas, par le fait de n'avoir pas momentanément produit ce qu'on attendait d'elles, l'achèvement final du Canal à la date voulue. En vue d'une prévision de 6 millions de tonnes de transit pour la première année de l'ouverture du Canal, la Compagnie a pris la sage résolution de donner au canal, dès le début, sa largeur complète, et a, en conséquence, abandonné le projet primitif d'un chenal quelque peu étroit, à élargir ensuite suivant les besoins.

L'expérience acquise dans le Canal de Suez ne pouvait manquer d'amener à prendre cette décision; car les prévisions pour Suez étaient seulement de trois millions de tonnes et il arrive que vingt millions est un chiffre qui sera rapidement atteint. Il est donc, sans aucun doute, bien préférable de retarder un peu l'ouverture, afin de construire un passage assez large pour être à l'abri des interruptions futures, que d'ouvrir un canal relativement étroit dans un délai un peu moins grand, et d'être obligé de le fermer de nouveau dans le but de l'élargir.

Quand une fois le trafic aurait commencé à passer par le nouveau canal, tout obstacle qu'il pourrait y rencontrer aurait des conséquences sérieuses pour les relations commerciales; mais tant que le nouveau canal n'existera pas, on se contentera des routes ordinaires du commerce.

Nous n'exprimons aucune opinion sur l'avantage qu'offrent les valeurs du Canal de Panama comme placement de fonds. Elles sont placées principalement en France et intéressent les capitalistes français. Nous profiterons du succès de l'œuvre parce que l'Angleterre, qui est la plus grande communauté maritime et commerciale du monde, en retirera de grands avantages. Le Rapport parle en termes amers des efforts qui ont été faits pour jeter le discrédit sur l'œuvre du Canal et des doutes sur les chances d'achèvement. Le meilleur antidote de ces efforts est la description de l'état actuel de l'entreprise; et il aurait été impossible pour une Compagnie anonyme d'une telle importance d'arriver à ses fins sans être en butte à un tel genre d'opposition.

Les personnes qui ont suscité cette opposition peuvent presque se sentir flattées de l'attention qu'on leur accorde ainsi qu'à leurs écrits. Elles n'avaient probablement aucune connaissance ou opinion des vrais mérites ni des difficultés techniques du projet, et elles l'ont attaqué dans le seul espoir qu'une confiance diminuée en ses résultats leur donnerait la chance de faire de l'argent sans avoir la fatigue du travail.

Un financier moderne, dans bien des cas, regarde les valeurs que possèdent les autres avec cette sorte de sentiment qu'avaient, à l'égard des abeilles des plaines, les montagnards d'il y a deux ou trois siècles, — c'est-à-dire comme des choses tentantes qui leur offrent une chance de montrer leur habileté dans l'art de piller, — et la Compagnie du Canal de Panama peut à peine être surprise, même si elle a fort à se plaindre que la grandeur de son entreprise l'ait désignée comme étant spécialement de nature à récompenser l'emploi judicieux de manœuvres, grâce auxquelles on fait subir aux diverses valeurs des baisses ou des hausses factices.

Les troubles qui ont eu lieu dans le voisinage des travaux et le peu de dommages qu'ils ont occasionnés offraient une opportunité trop tentante pour être négligée; mais on peut espérer que tout le mal qui a été fait sera réparé par les déclarations explicites, nécessitées à cette heure par les dires des ennemis de l'entreprise. L'assertion du Rapport, que, durant toute la durée des hostilités, les caisses de la Compagnie sont restées ouvertes et que les opérations de trésorerie ont continué avec une régularité parfaite, est suffisante à elle seule pour faire disparaître la croyance — si elle avait jamais existé sérieusement — que des considérations politiques hostiles au Canal étaient en jeu; et la tournure qu'ont prise ensuite les événements justifie d'une manière évidente l'assertion que « cette société industrielle est et restera complètement étrangère à toutes les politiques. »

Nous ne sommes pas du nombre de ceux qui pensent que l'éducation, ou l'important toujours augmentant et l'enchevêtrement des relations commerciales internationales, auront vraisemblablement, jusqu'à nouvel ordre, une influence matérielle pour empêcher les guerres; mais nous nous attendons néanmoins à ce que les avantages manifestes que le Canal projeté offrira au monde soient suffisants pour lui assurer la sympathie et même la coopération de fait de ceux par qui sont contrôlés dans une grande mesure les événements de la politique.

Le Rapport n'indique pas d'une manière définitive l'époque à laquelle le Canal sera vraisemblablement ouvert au trafic, mais il ressort de l'historique donné que cet événement ne pourra pas maintenant être retardé bien longtemps.

Les progrès accomplis sont considérés comme suffisants pour justifier la demande au Gouvernement français d'autoriser une émission d'obligations à lots jusqu'à concurrence d'une somme de six cents millions de francs; et, comme la longueur totale du Canal n'est seulement que de 75 kilomètres ou de 50 milles en chiffres ronds, et que plus de la moitié est achevée, l'achèvement du tout est ramené, d'une manière manifeste, à des limites de temps facilement appréciables.

Des six millions de tonnes de transit que l'on s'attend à voir passer par le Canal la première année, on peut en toute probabilité avancer qu'il y en aura 4 à 5 millions provenant d'Angleterre; et nous assisterons à une répétition du curieux spectacle qui a déjà été présenté par le Canal de Suez, d'une entreprise énorme, ramenée, en premier lieu, à des proportions pratiques par un ingénieur français, mise à exécution par une Compagnie dont le siège social est en France et soutenue en grande partie par des capitalistes français, qui, néanmoins, doit baser l'évaluation de ses profits sur les avantages qu'elle offrira à la grande navigation anglaise et qui, si ce n'était la clientèle de notre pays sur laquelle on compte, n'aurait jamais pu obtenir les fonds nécessaires à sa création.

Pour tout le trafic à destination du côté ouest du grand continent américain, le canal permettra une économie énorme de temps et des divers frais entraînés par la perte de temps; et il deviendra probablement un concurrent formidable pour les grandes lignes de chemins de fer qui amènent maintenant les produits des Etats de l'Ouest sur les bords de l'Atlantique.

L'expérience montre, cependant, que les tendances du trafic sont toujours de dépasser toutes les facilités croissantes que l'esprit d'entreprise lui fournit; et que, quelle que soit la rapidité avec laquelle nous puissions multiplier les chemins de fer et les steamers ou autres moyens de communications, soit par mer, soit par terre, les demandes de trans-

port augmentent dans une proportion encore plus grande. Théoriquement, il doit y avoir nécessairement une limite; mais pratiquement, il semble qu'on ne l'atteindra jamais. Nous sommes tout à fait préparés à voir le tonnage réel transporté par le Canal de Panama, dépasser les prévisions actuelles autant que les prévisions premières ont été dépassées à Suez; et plus le trafic sera grand, plus grande sera la prospérité de toutes les régions qui seront rapprochées par le Canal.

Nous croyons que les espérances de l'illustre fondateur de l'œuvre se réaliseront rapidement et complètement, et nous désirons pour qu'il puisse vivre assez pour assister à un succès qui l'élèvera à un plus haut sommet de renommée d'ingénieur que celui auquel il a déjà atteint. Sa carrière est, sous bien des rapports, presque sans parallèle et l'achèvement de son second canal interocéanique la rendra tout à fait sans exemple.

LES PROGRÈS DE L'ENTREPRISE

Extrait du « Figaro »

On ne pourra pas dire, au moins, que les actionnaires de Panama, réunis en Assemblée le 29 juillet, n'ont pas délibéré en pleine connaissance de cause : Rapport, mémoire, carte, plan et vues photographiques des principaux chantiers leur avaient été distribués avant la réunion, et depuis un an, qui compterait les brochures, les feuilles, les correspondances, les libelles, etc., etc., publiés, criés et répandus, contre l'entreprise, et même, dans ces derniers temps (et par qui?) contre Ferdinand de Lesseps, cette personnalité si haute, si grande, si pure!

Mais, ici, nous ne pouvons parler qu'un langage d'affaires; notre devoir même consiste à nous défier de nos sentiments. Nous demanderons donc à cette Assemblée, où six cents actionnaires, venus de toutes parts, ont, à l'unanimité, par acclamation, voté les propositions de leur président, nous demanderons aux documents produits à cette Assemblée le net de la situation actuelle et d'avenir, industrielle et financière de l'entreprise.

L'importance de la réunion, cette année, s'explique par ce paragraphe du Rapport :

« A chacune de nos assemblées, depuis 1881, nous « vous avons rendu compte des progrès successifs de « notre œuvre et soumis nos plans d'avenir.

« Nous sommes en mesure, aujourd'hui, de vous dire « comment et à quel prix l'achèvement du Canal Mari- « time doit être assuré. »

Et M. de Lesseps, avec une certaine coquetterie, énumère les *progrès successifs* obtenus, en constatant, au fur et à mesure, avec des preuves à l'appui, l'exactitude avec laquelle chaque promesse a été réalisée.

Cette année, le grand perceur d'isthmes donne plus qu'une promesse : il justifie à l'avance, pourrait-on dire, ce qu'il annonce; il dit : « Le Canal terminé « coû- « tera exactement ce que le grand Congrès interna- « tional de 1879 avait dit qu'il coûterait, déclaration « solennelle qui a été la base de notre association. »

Le rapporteur de la commission technique du Congrès international, M. Voisin Bey, inspecteur général des ponts et chaussées avait écrit :

« La dépense de construction du Canal à niveau sera « approximativement de 1,070 millions. Avec son « chiffre de dépense de 1,070 millions, le Canal à « niveau sera rémunérateur ; on pourra facilement « adopter le chiffre de 15 francs par tonne pour la « fixation du tarif, et *il suffira, dès lors, d'un passage* « de 4 millions de tonnes, *chiffre bien inférieur aux* « *évaluations de la commission de statistique*, « pour fournir l'intérêt à 5 0/0 des capitaux engagés. »

Les évaluations de la commission de statistique, présidée par M. Levasseur, l'éminent membre de l'Institut, avaient donné un trafic de 7 millions et 1/2 de tonnes pour la première année d'exploitation.

Ainsi, 4 millions de tonnes, à 15 francs par tonne, ou 60 millions de francs, suffisent pour servir l'intérêt à 5 0/0 des « capitaux engagés » et le surplus, les 3 millions et 1/2 de tonnes ou 52 millions et 1/2 de francs, c'est le dividende.

Dans sa lettre au Ministre de l'intérieur, M. Ferdinand de Lesseps dit ceci :

« Ce sont bien là nos calculs : 4 millions de tonnes « suffiraient à la rémunération de tous les capitaux « engagés pour la construction du Canal de Panama.

« Le surplus — comme à Suez — vaudra, aux « actionnaires, les larges et légitimes bénéfices qui leur « ont été promis.

« Ces actionnaires étant Français, c'est notre France « qui bénéficiera — comme pour Suez — du grand ser- « vice rendu au trafic universel.

« L'exploitation du Canal maritime de Suez a déjà « donné à la France (1885) 1 milliard 220 millions de « francs !

« Les résultats du percement de l'isthme américain « seront, pour la France, bien autrement considérables « non seulement au point de vue financier, mais encore « au point de vue commercial, car c'est une particu- « larité frappante et connue que les populations des « pays que baigne l'Océan Pacifique, de San-Francisco « au Chili, sont des clients qui ont une préférence mar- « quée pour les produits de l'industrie française. »

Voilà pour les recettes.

Voyons maintenant les dépenses, le coût du Canal.

M. de Lesseps fait d'abord connaître, avec sa loyauté habituelle, que les terres coupées tiennent beaucoup mieux qu'on ne l'avait supposé; que le talus aurait besoin de moins de pente; qu'il ne sera pas nécessaire de créer d'aussi grands garages, qu'enfin, dans un rapport au Conseil, le Directeur général des travaux a déclaré que le creusement du Canal n'exigera qu'un enlèvement de 90 à 95 millions de mètres cubes au lieu des 120 millions prévus au devis.

M. de Lesseps dit ensuite :

« Pour éviter toute illusion, tout mécompte, prenant « acte, comme il convient, des déclarations techniques « de notre Directeur général des travaux, pour les sou- « mettre, comme nous le devons, à l'examen de notre « Commission supérieure consultative, — nous nous « refusons actuellement, devant vous, à escompter ces « avantages, et nous conservons le chiffre à 120 mil- « lions de mètres cubes comme base de notre évalua- « tion du coût du canal. »

M. de Lesseps conserve donc jusqu'à nouvel ordre le chiffre de dépense totale de 1,070 millions, comme possible, chiffre auquel il faut ajouter environ 150 millions à titre de charges, obligations indirectes; ce qui porterait à 1,200 millions le coût total du canal.

C'est à ce moment, comme nous le disions plus haut, que M. de Lesseps appuie sa déclaration de démonstrations pratiques. Le canal est attaqué sur toute la ligne, actuellement, par des entrepreneurs qui se sont engagés à descendre à des profondeurs variables. Pour cette première partie, pas d'erreur possible. On sait le coût : 3 fr. 44 par mètre cube de terre, 8 fr. 60 par mètre cube de roche ; total : 220 millions de francs.

D'autres entrepreneurs (ou les mêmes) creuseront le canal à partir du point où cessent les engagements

actuels, pour aller jusqu'au fond. Ici M. de Lessep intervient avec des données mathématiques. Des entrepreneurs s'étant engagés à *aller jusqu'au fond*, prenant comme type le travail le plus dur, c'est-à-dire celui qui consiste à creuser le canal jusqu'au fond à travers le massif de la Culebra, M. de Lesseps applique les conditions de ce travail très dur, le plus dur de l'Isthme, à tout le reste, et voici sa conclusion :

« Les contrats passés avec les deux entrepreneurs qui « se sont engagés à livrer le canal complètement terminé jusqu'au plafond nous permettent d'établir la « dépense des travaux de parachèvement, lesquels s'élèveront à 480 millions de francs.

« En ajoutant cette somme de.......	480.000.000
« à la somme engagée de............	220.000.000
« nous arrivons à la somme de.........	700.000.000

« qui sera le coût du canal maritime le jour de son « inauguration.

« Ce sont là exactement les chiffres qui avaient été « inscrits dans le devis du Congrès international.

« Il faut nécessairement ajouter à cette évaluation du « coût du creusement les charges sociales et administratives annuelles, les intérêts à servir aux actions et « aux obligations pour arriver au total général proclamé par le Congrès international. »

Telles sont les deux données du problème qu'en « gens d'affaires » nous avons voulu extraire aujourd'hui des documents remis aux actionnaires du Canal de Panama.

Ces données — et c'est bien remarquable, — sont la justification de cette sorte de prophetie formulée au grand Congrès international : « Le Canal de Panama « coûtera le double du Canal de Suez et rapportera le triple. »

Or, comme les actions du canal de Suez, émises à 500 fr., valent 2,200 fr. ; que les obligations émises à 300 fr. valent 565 fr., les actionnaires et les obligataires de Panama peuvent faire leur compte.

Ceux qui ont assisté à l'assemblée du 29 juillet ont pu voir que les actionnaires et les obligataires de Panama savent compter. Il n'y a pas de spéculateur, ni de brochurier, ni de courtier d'insultes qui puisse rien contre cette phalange serrée, que les batailles, que la victoire de Suez ont faite invulnérable.

L'AVENIR DU CANAL

Le *Journal des Chemins de fer*, dans son numéro du 25 juillet, a terminé son étude sur le canal de Panama, dont nous avons résumé la première partie (1).

Dans la seconde partie de cette étude, après avoir rappelé les origines historiques de l'entreprise, il aborde la question des travaux de creusement :

On eût pu faire porter tout l'effort, dit notre confrère, sur les parties les plus faciles et arriver ainsi immédiatement à un cube d'extraction élevé. On y avait songé tout d'abord. Mais, après réflexion, cette idée a été abandonnée. A quel résultat eût-elle conduit, en effet?

Certes, s'il s'était agi de jeter de la poudre aux yeux ; si l'entreprise avait été moins sérieuse; si elle n'avait pas eu, pour se recommander à l'opinion, les multiples garanties que nous avons rappelées et qui ont fait sa popularité, un cube imposant, même obtenu dans des terres extrêmement aisées à enlever, n'eût pas été à dédaigner : quelle meilleure réclame rêver? Mais à quoi bon? Est-ce que l'entreprise a besoin de pareils procédés? Si elle y avait eu recours, on eût été certainement en droit de dire : « Qui trompe-t-on ici? Les parties difficiles devront bien tôt ou tard, être abordées : à quoi bon, alors, les avoir ajournées ! »

Quand, dans une intention assurément peu bienveillante, on rapproche du cube extrait jusqu'à ce jour le cube total des travaux, ou bien encore lorsqu'on affecte de prendre pour base des dépenses probables la somme des dépenses déjà faites, on tombe dans une erreur manifeste.

La préparation, la mise en train d'une entreprise de cette importance, le choix des entrepreneurs, la disposition des chantiers, l'organisation des travaux, la commande du matériel, l'envoi des machines et du personnel, tout cela prend du temps et de l'argent, sans que rien en apparaisse dans les comptes de déblais : argent et temps dépensés en pure perte? Non : argent et temps économisés pour l'avenir. Moins on aura regardé aux frais d'études préliminaires, plus l'outillage préparé aux travailleurs aura de puissance, et plus le succès final sera rapproché et économique. Tous ceux qui ont l'habitude des travaux publics le savent bien.

Et nous n'entendons parler que de bénéfices palpables pour l'entreprise. Nous ne voulons pas faire allusion aux profits qu'elle vaudra au commerce. C'est une thèse fort à la mode aujourd'hui, en fait de chemins de fer notamment, qu'il ne faut pas tant regarder aux recettes nettes des Compagnies qu'aux économies que le public tire de leurs services. On arrivera ainsi à justifier des entreprises qui ne semblent guère avoir de raison d'être, et à faire passer comme productives des affaires qui, sans la bourse ouverte des contribuables, seraient sous le coup de la faillite. Nous ne nions pas qu'il n'y ait une part de vérité dans cette façon plus large de juger les choses. Mais il ne s'agit pas de savoir si le canal de Panama serait utile au monde. Il s'agit de savoir s'il sera utile à ses actionnaires et à ses obligataires.

Or, les éléments d'appréciation ne manquent pas. Pour les réunir et les mettre en lumière, il faut, il est vrai, une certaine patience. Tandis que pour attaquer une entreprise une négation suffit trop souvent, pour la défendre et en montrer les avantages une démonstration longue et minutieuse est nécessaire. Est-ce une infériorité? Peut-être. Les causes justes ne peuvent que gagner à une étude approfondie. Nous ferons cependant appel à la bienveillante attention du lecteur, tout en ajontant qu'il est peu de questions aussi attachantes que celle que nous abordons maintenant ; elle touche aux échanges, à la situation, à l'avenir commercial du monde entier.

Déterminer les recettes sur lesquelles le canal de Panama est en droit de compter, qu'est-ce en effet, sinon mesurer le transit qui l'attend? Pour obtenir cette mesure, il faut, d'une part, regarder les courants commerciaux actuels, et, de l'autre, en suivre les variations d'intensité dans le passé : de leur loi de progression on pourra déduire la puissance probable du trafic et les recettes de l'entreprise, dans tel ou tel nombre d'années. Il n'est certainement pas d'étude plus attrayante.

Voici, maintenant la conclusion de l'étude du *Journal des Chemins de fer:*

Le canal de Panama, avons-nous dit, n'est pas une question de dépenses, c'est une question de recettes.

Or, à quelles recettes correspond un tonnage de 7,300,000 tonnes?

Le péage autorisé est de 15 fr. par tonne,

(1) Voir le numéro 142 du *Bulletin* du 15 juillet 1885.

La recette serait donc, dès les débuts de l'exploitation, de 109 millions 1/2. Qu'on en déduise 15 à 16 millions pour frais d'exploitation, évaluation qui paraît excessive, il reste net 93 millions environ.

Au taux de 5 0/0, c'est l'annuité d'un capital de 1 milliard 860,000,000. Au taux de 6 0/0, c'est encore un bénéfice suffisant pour rémunérer un capital de 1 milliard 550 millions.

Voilà ce qui n'a pas été, jusqu'à ce jour, assez remarqué et ce qu'on ne doit pas se lasser de mettre en lumière.

Et ce prix de 15 fr. par tonne, c'est à peine s'il sera senti par le commerce : il est en partie couvert par l'économie qui sera réalisée sur les assurances maritimes, en raison de la diminution de durée et de la sécurité plus grande des voyages.

Qu'il nous soit permis une dernière observation.

Dans tous les calculs que nous avons présentés, nous avons omis, à dessein, un élément de trafic et de recettes des plus importants : c'est l'impulsion même que le canal de Panama donnera aux échanges. Or, tous les hommes compétents s'accordent à déclarer qu'elle sera considérable.

Il nous suffira de citer l'opinion du contre-amiral Ammen, vice-président du Congrès de 1879.

Quels seraient, avait-on demandé, les effets du canal de Panama? Le contre-amiral Ammen répondit :

« L'ouverture d'un canal à travers le continent américain amènerait certainement un grand développement dans la population et l'exploitation agricole et minière de tout le versant occidental du continent.

« Ce canal permettrait à toute cette région d'écouler l'excès de sa production. Il lui permettrait également de faire venir d'Europe et autres lieux beaucoup d'articles de luxe ou de nécessité qui sont l'objet d'une grande demande de la part de pays étendus, populeux et prospères.

« Les mêmes considérations s'appliquent à la Grande-Bretagne, en ce qui concerne ses relations avec la Colombie anglaise, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

« On peut remarquer que dix navires étrangers seulement ont passé par le canal de Suez, à destination des Etats-Unis, pendant l'année finissant fin juin 1878, et pas un seul navire marchand portant notre pavillon. La population des Etats-Unis n'est pas inférieure actuellement à 45 millions d'habitants, et la population avoisinante de langue anglaise n'est pas inférieure à 5 millions d'habitants. Toute cette population se trouve en dehors de la communication usuelle du canal de Suez, tandis qu'elle ne manquerait pas d'apporter à un canal traversant le continent américain *un apport considérable et toujours croissant de tonnage et de revenu.* »

On peut le dire avec certitude, à l'éternel honneur de M. Ferdinand de Lesseps et des capitalistes qui lui auront prêté leurs concours : ce sera comme une éclosion nouvelle pour toutes ces contrées magnifiques, et, enrichies par le Canal de Panama, elles l'enrichiront à leur tour.

Le public se voit en présence d'une œuvre, colossale assurément, mais qui n'a rien qui puisse déconcerter l'esprit, et que la science a froidement et sûrement mesurée au contraire. Cette œuvre, en dépit de toutes les attaques, il la sait en bonne voie. Il ne s'émeut pas du reste, et il attend avec le plus grand calme, dans la plus absolue confiance, l'inauguration du canal de Panama.

Le *Journal des Chemins de fer* entre ensuite au fond du sujet en accumulant les documents statistiques. Nous devons nous contenter aujourd'hui de citer un passage et de donner la conclusion :

Devant une telle accumulation de faits, il faut bien se rendre à l'évidence. Oui, l'entreprise est possible. Oui, elle est en bonne voie. Oui, dans un délai très court, qui ne semble pas devoir dépasser quatre ans, elle peut être achevée : toutes les dispositions voulues ont été prises, et, à moins que des événements inattendus ne viennent déconcerter les prévisions de la science, le centenaire de la Révolution verra inaugurée la jonction des deux Océans... On finit par concéder tout cela, car on ne peut plus, de bonne foi, faire autrement, mais il reste un dernier argument, et comme on en use !

Soit, dit-on, le canal de Panama peut être fait, et il peut même l'être, désormais, assez vite : l'art des ingénieurs ne connaît plus de difficultés. Mais au prix de quelle dépense de capitaux ? Quelles sommes les travaux auront-ils exigé ? Le Canal de Panama, c'est un gouffre où s'engloutiront des épargnes immenses. Plusieurs Sociétés s'y useront et elles s'y ruineront tour à tour. Actionnaires, vendez vos actions! Obligataires, hâtez-vous de réaliser vos titres! Capitalistes, grands et petits, gardez-vous d'entrer dans cette affaire ! Elle peut être, théoriquement, très belle; c'est une conception grandiose; mais, au point de vue financier, c'est une œuvre lamentable.

Et l'on s'adresse à la prudence, à la sagesse, à la circonspection du public. On le dissuade de prêter son concours à l'entreprise. N'ayant pu faire qu'elle ne soit pas populaire, on voudrait du moins qu'elle n'eût que des adhésions platoniques. On cherche à lui enlever tout appui effectif. Quel triomphe si l'on pouvait lui couper tout crédit! Toutes les dépenses faites jusqu'ici l'auraient été en pure perte : quelle revanche pour ceux qui n'ont jamais cru au canal de Panama !

Eh bien ! c'est cette dernière objection, toute financière, que nous allons maintenant examiner.

Nous l'acceptons pleinement, avec toute sa force. Seulement nous disons ceci : la question est mal posée.

Le canal de Panama, ce n'est pas une question de dépenses : c'est une question de recettes,

Tels revenus, tel crédit ;

Tel trafic, tel capital.

Les dépenses déjà faites, ne dût-on pas y ajouter un centime, auraient été excessives, on serait fondé à les déclarer folles, si la rémunération qu'on peut attendre de la nouvelle voie maritime devait être nulle ou infime. Elles sont modérées, au contraire, et elles peuvent être accrues, sans inconvénient, si les bénéfices du transit doivent être considérables. Voilà le vrai débat.

LES REVENUS DU CANAL

OPINION D'UN JOURNAL COMMERCIAL DE LIVERPOOL

Nous donnons dans une autre partie du *Bulletin* la traduction complète du compte rendu fait par le *Times*, l'organe de la cité de Londres, sur l'assemblée du 29 juillet ; il nous a paru intéressant de reproduire également des extraits d'un article que vient de publier, sur le même sujet, le *Liverpool Mercury*, autre grand journal commercial de l'Angleterre.

Le *Liverpool Mercury* commence par faire allusion aux troubles politiques dans l'Amerique centrale, troubles qui « ont paru menacer momentanément les travaux d'un arrêt complet. » Il montre ensuite que bien que les adversaires « financiers et autres » du canal

aient fait circuler des bruits alarmistes et crié de tous côtés que l'entreprise avait fortement souffert, par suite de ces troubles, la vérité est que les deux partis en lutte ont respecté les chantiers de la Compagnie et que celle-ci n'a subi, « et encore dans une proportion fort « restreinte, que le contre-coup inévitable de ces dé- « sordres. »

M. de Lesseps, ajoute le journal de Liverpool, ressent profondément ces attaques de parti-pris et essaiera probablement de les faire punir par les moyens légaux. Si l'on considère le caractère et les antécédents de l'homme, il n'existe aucun motif pour mettre en doute son assurance positive que les progrès accomplis jusqu'à ce jour sont satisfaisants, et que les inconvénients causés par les troubles civils ont été grandement réparés, grâce à l'énergie de ses ingénieurs et au dévouement de son personnel, et que l'excavation marche avec une rapidité encourageante.

Après avoir comparé les difficultés d'exécution des deux canaux de Suez et de Panama, le rédacteur du journal anglais poursuit ainsi :

M. de Lesseps a profité de l'expérience acquise à Suez. Quand ce dernier canal fut projeté, on comptait sur un trafic de 3 millions de tonnes par an. Cette estimation a été tellement dépassée que dans peu d'années il faudra pourvoir au trafic annuel de 20 millions de tonnes. A Panama, la première année sera marquée par un passage d'au moins six millions de tonnes. Ce calcul repose sur les données les plus positives et le trafic attend seulement que les travaux soient achevés pour profiter du canal... On avait insisté au début auprès de la Compagnie pour qu'elle creusât rapidement une tranchée d'essai afin de démontrer que le Canal était faisable ; mais M. de Lesseps plein de confiance dans son entreprise a refusé d'accéder à ce désir, « ne voulant pas avoir à recommencer plus tard tous les travaux pour élargir et approfondir le Canal, alors que l'on pouvait faire bien et définitif du premier coup.

Le *Liverpool Mercury* termine par cette conclusion :

M. de Lesseps se montre pleinement satisfait de l'énergie et de la capacité des ingénieurs qui dirigent les travaux sur les lieux ; il ne se plaint pas que les progrès soient trop lents ni que les dépenses soient exagérées. De fait, jusqu'à ce jour, les devis projetés n'ont pas été dépassés. Le grand ingénieur viendra à bout de son entreprise, cela ne fait pas l'ombre d'un doute ; et on trouvera, alors, que le Canal de Panama est encore un plus grand avantage pour le monde commercial que le Canal de Suez.

LES EXCAVATEURS DU CANAL DE PANAMA

Le 1er août a eu lieu, à Pantin, une expérience intéressante, à laquelle avaient été invités les Actionnaires de la Compagnie et les représentants de la Presse.

Dans un champ « qui avait été choisi à cause de la « dureté de son sol, bien indiquée par la pente raide « des talus effectués », comme le constate la *Petite Presse*, on a essayé quatre grands excavateurs destinés au creusement du Canal.

Nous empruntons au *National* les réflexions que lui inspire cette expérience :

« Sans le Canal de Suez l'art de l'ingénieur ignorerait encore les excavateurs ayant une puissance « de creusement variant de 3 à 400 mètres par « heure, les dragues à long couloir, les dragues ma- « rines, ces merveilleux engins qui accomplissent « tous, mathématiquement, avec une précision et une « régularité admirables, les plus gigantesques travaux « de déblais. Sans le canal de Panama, on n'aurait pas « osé croire à la réalisation de ce qui vient de se pas- « ser à Paris, de ce que huit cents témoins ont cons- « taté hier matin dans un champ de Pantin.

« A Pantin, les excavateurs enlèvent de 150 à 200 « mètres cubes chacun par heure. Dans l'isthme, d'a- « près les engagements de leurs constructeurs, où ils « auront leur action complète, ils creuseront 300 mètres « cubes par heure chacun, c'est-à-dire 3,000 « mètres dans une journée de dix heures, c'est-à-dire « 75,000 mètres par mois de vingt-cinq jours ouvra- « bles, soit 900,000 mètres par an, un million en chiffre « rond, si l'on tient compte de la possibilité qu'il y « aurait, quand on le voudra, de travailler plus de dix « heures par jour, sans parler du travail qui pourrait « être fait la nuit.

« On voit qu'il suffirait de 40 excavateurs pour enle- « ver en deux ans 80 millions de mètres cubes d'ex- « cavation à sec des terres, ce qui dépasse de beau- « coup le cube de cette nature dont l'extraction sera « nécessaire.

« Si nous rapprochons de ce fait indiscutable, « ceux-ci :

« 1° Il y a 40 millions de mètres cubes d'excavation « à la drague, c'est-à-dire par un moyen encore plus « expéditif que l'excavateur ;

« 2° Le barrage se fera en une saison ;

« 3° Le percement de la partie rocheuse du massif « de la Culebra est confié à forfait à des entrepreneurs « anglo-hollandais, qui ont fait leurs preuves et se sont « engagés à avoir terminé, au plus tard, leur tâche avant « le 1er juillet 1889 ;

« Nous arrivons à cette conclusion irréfutable : « Le « Canal de Panama sera terminé en juillet 1889 au « plus tard, et peut-être en 1888. »

« Ces engins, qui nous ont donné, à Pantin, une ma- « gnifique *leçon de choses*, un réel enseignement, sont « l'œuvres de constructeurs français et d'une Société « franco-belge, dont l'usine est à cheval sur la frontière, « dont le capital est français. Ils feront honneur à « notre patrie dans cet ensemble d'appareils de toute « provenance, de tous pays, qui contribueront au perce- « ment de l'isthme américain, et qui démontrent com- « bien ardente est l'émulation de toutes les nationalités « pour hâter l'achèvement de cette grande voie d'échan- « ges universels.

« Comme Suez jadis, Panama commence à servir la « gloire — ce qui est bien quelque chose — et les inté- « rêts de l'industrie française. La population ouvrière « de Pantin, avec ce merveilleux bon sens qui distingue « le peuple de Paris, l'a si bien compris, qu'en face du « champ d'expérience, sur une maison en construction, « elle avait placé deux drapeaux tricolores avec cette « inscription : « Honneur à F. de Lesseps et à ses colla- « borateurs ! »

« Et bientôt le Canal de Panama, comme celui de « Suez, déversera en France des dizaines de millions « chaque année.

« Le Canal de Suez rapporte à nos compatriotes « 60 beaux millions de francs chaque année en livres « sterling, en roubles, en marks, en livres, etc. Avant « peu, Panama, comme Suez, sous forme de dividen- « des, alimentera notre épargne Ce qui vaut mieux « encore, elle lui aura donné le goût des grandes « affaires d'intérêt universel, et la France, grâce aux « économies des *petites gens*, de la démocratie du capi-

« tal, placées avantageusement dans les entreprises créa-
« trices de civilisation et de prospérité, maintiendra sa
« place à l'avant-garde du progrès et conservera son
« rôle séculaire d'initiatrice de tout ce qui sert l'huma-
« nité. »

Voici quelques calculs comparatifs que publie le *Petit Journal :*

« — Il faudrait un train de marchandises de trois ki-
« lomètres et demi de longueur pour enlever ce qu'un
« excavateur creuse en un jour.

« — En quatre jours et demi, les quatre excavateurs
« creuseraient un bassin capable de recevoir un vapeur
« de 150 mètres de longueur et 20 mètres de lar-
« geur.

« — Dix excavateurs semblables creuseraient chaque
« jour 10 kilomètres de canal ayant 10 mètres de lar-
« geur, 4 mètres au plafond et 3 mètres de pro-
« fondeur.

« — Si les boulevards, de la Bastille à la Madeleine,
« étaient comblés, 20 excavateurs semblables les dé-
« blaieraient en un mois. »

Les essais ont parfaitement réussi.

« Les assistants, dit le *Soleil*, émerveillés du travail
« régulier et rapide des excavateurs, ont fait une ova-
« tion à M. de Lesseps, lorsque le perceur d'isthmes
« s'est retiré du champ d'expériences. A la porte du
« chantier, une petite fille lui a offert un bouquet, con-
« fectionné à la hâte, tandis que les ouvriers et les gens
« du quartier le saluaient. »

LES ÉTATS-UNIS DE LA COLOMBIE

ET LES ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Le Président de la République des États-Unis, M. Cleveland, assisté de M. Bayard, Secrétaire d'Etat, a reçu le 7 juillet 1885, en audience publique, M George Holguin, envoyé extraordinaire de la République de Colombie.

Nous publions ci-après, à titre de documents officiels, les discours échangés, constatant les bonnes relations existant entre les deux Républiques américaines.

Un traité conclu en 1846, entre les Etats-Unis de la Colombie et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, impose au cabinet de Washington le devoir de protéger le libre transit à travers l'Isthme de Panama. Tant ce que ce transit, qui s'effectue actuellement par le chemin de fer de Panama, n'a pas été interrompu, le gouvernement des Etats-Unis s'est abstenu de toute intervention. Mais, lorsque des incidents de guerre intérieure l'ont menacé, le ministre d'Etat, M. Bayard, a envoyé à l'amiral Jouett, commandant de l'escadre américaine dans le Pacifique, les instructions suivantes :

« Le devoir que vous êtes appelé à remplir réclame
« l'exercice de beaucoup de discrétion. Le but de l'expé-
« dition, c'est, pour les Etats-Unis, de remplir les enga-
« gements qu'ils ont pris de maintenir la neutralité et
« la liberté du transit entre Colon et Panama ; et, de
« plus, de protéger les vies et les propriétés des citoyens
« américains. »

Dès que l'ordre a été rétabli par les troupes fédérales colombiennes envoyées de Bogota, les forces protectrices américaines ont quitté l'Isthme.

Le traité de 1846 a donc été exécuté ; mais l'intervention obligatoire des Etats-Unis n'a pas perdu un instant le caractère restrictif qu'elle devait avoir.

Voici le texte des discours échangés :

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de remettre à Votre Excellence la lettre autographe du Président de la Colombie qui m'accrédite comme envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire auprès du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

Le but principal de la mission qui m'a été confiée est de vous faire part de la volonté décidée et sincère de la Colombie, de resserrer encore davantage les relations de cordiale amitié qu'elle a toujours entretenues avec votre grande nation, et de présenter aux Etats-Unis, dont vous êtes le si digne Président, les remerciements de mon Gouvernement pour l'interprétation franche et loyale qu'ils ont donnée au traité existant entre les deux pays.

L'honorable ministre de la Colombie, le docteur Becerra, qui a toujours été le fidèle interprète des sentiments de mon Gouvernement, et qui mérite encore sa confiance, aurait été chargé de cette agréable communication auprès de Votre Excellence, si la guerre civile dans laquelle mon pays se trouve encore plongé, n'eût rendu extrêmement difficiles les communications entre mon gouvernement et l'extérieur.

Veuillez accepter les salutations du Président de la Colombie et permettez-moi d'oser compter sur votre bienveillant accueil.

Le Président de la République des Etats-Unis a répondu :

Monsieur le Ministre,

Je reçois avec plaisir la lettre autographe du Président des Etats-Unis de Colombie, qui vous accrédite comme Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, en mission spéciale, auprès de mon gouvernement.

Le peuple et le gouvernement des Etats-Unis n'ont jamais douté de la sincérité ni des bons sentiments du gouvernement et du peuple colombiens, et ils ont toujours saisi l'occasion de répondre d'une manière conforme à de tels sentiments.

Mon gouvernement se félicite, surtout en raison des derniers événements dont votre pays a été le théâtre, et malgré les difficultés de la situation et l'interruption des communications, d'avoir trouvé le moyen efficace et sûr de continuer à entretenir une amitié réciproque et d'exécuter les engagements mutuels des traités en vigueur.

Je ne doute pas, Monsieur le Ministre, que vous ne vous attiriez de tous, dans ce pays, la même amitié qu'a su mériter votre collègue, M. Becerra, et je suis certain que vous remarquerez et saurez apprécier l'ardent désir dont nous sommes pénétrés, les ministres de mon gouvernement et moi, de resserrer encore davantage nos relations amicales avec les Etats-Unis de Colombie.

M. DE LESSEPS A BUDA-PESTH

Extrait du « Télégraphe »

On se rappelle le voyage récent que fit à Paris la Société des gens de lettres et artistes hongrois.

La Société fut reçue par un Comité constitué sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps.

En souvenir de cette réception, les gens de lettres hongrois viennent d'inviter M. de Lesseps à se rendre à Buda-Pesth, où a lieu en ce moment l'Exposition nationale hongroise.

M. de Lesseps a accepté l'invitation, et il a adressé aux membres de la Société la lettre suivante :

Messieurs,

J'accepte, et de grand cœur, l'invitation que vous

avez bien voulu m'adresser. Tout ce qui tend au rapprochement des peuples, matériellement et moralement, a droit à mon concours dévoué. C'est en se connaissant mieux, et de plus en plus, les uns les autres, que les hommes de toutes les nations tendront à s'unir. C'est dans ce but que j'ai voulu, avec l'aide de mon pays, renverser, à Suez et à Panama, les deux grands obstacles qui s'opposaient aux communications maritimes entre les mondes.

Je sais les chaudes et valeureuses sympathies avec lesquelles les Hongrois suivent les progrès des œuvres humanitaires que la France a entreprises avec moi, et je serai particulièrement heureux de témoigner à cette brave nation, dans sa capitale, les sentiments de gratitude qui m'animent.

Je partirai de Paris pour me trouver parmi vous le 7 août.

Agréez, Messieurs, l'expression de mes sentiments de confraternité.

Ferdinand DE LESSEPS.

LA SPÉCULATION
ET LES ACTIONNAIRES DE PANAMA

Nous ne nous occuperons ici, qu'à titre d'incident, de la dernière spéculation qui a été tentée les 4 et 5 août contre les actionnaires et obligataires de Panama, spéculation avortée, que le *Charivari* dans sa revue hebdomadaire de la Bourse appelle « la baisse des crieurs publics ».

Vous n'êtes pas sans avoir rencontré sur les boulevards, dit le rédacteur, dans tous les coins de flânerie hostile et cancanière, des individus qui semblent avoir adopté pour spécialité de vociférer le dénigrement contre cette entreprise; une sorte de coalition s'est formée pour tomber à bras raccourcis sur les actions du Panama, et leur donner de vigoureux renfoncements.

Les vendeurs espéraient que la baisse ferait arriver des titres sur le marché. Eh bien! ils se sont trompés. Pas un souscripteur primitif, porteur d'une, deux ou trois actions, n'a eu envie de lâcher pied. Pas le moins du monde, ceux-là conservent toute leur confiance et ils ont cent fois raison. C'est une certaine *coterie de malveillants bien connus*, qui distribue les mauvais propos, solde des brochures de mauvaise foi et éparpille de faux calculs.

Il faudra voir la fin de ces menées et comment on s'y prendra pour racheter les actions vendues dans de si bas cours.

Le *Siècle* exprimait en d'autres termes la même idée :

C'est presque une mode dans un certain milieu de « tomber » le Panama. On déblatère contre l'entreprise parce qu'on sait ceux qui, dans un but intéressé, mais qui ne sera pas atteint, s'acharnent à la décrier et, chose plus grave, à diffamer non seulement les honorables fondateurs de l'œuvre, mais jusqu'à M. de Lesseps. Sur les boulevards, on crie d'affreuses brochures qui se débitent par tranches, et dans un petit nombre de journaux on emploie le même procédé. Chaque jour on publie quelques lignes où la perfidie et la calomnie le disputent à l'ineptie. Mais toutes ces diatribes n'empêcheront pas le canal de se faire et de donner des résultats qui égaleront ceux du Suez qu'on n'a pas davantage ménagés à l'origine des travaux.

Le *Moniteur universel* dit que cette baisse est le résultat d'une manœuvre de Bourse ».

Oui, une manœuvre, dit le rédacteur, le fait n'est pas douteux; car, dans la matinée du 4 août, M. F. de Lesseps avait été averti qu'elle se préparait. A la fin de la Bourse du même jour, quelques titres ont été jetés à vil prix sur le marché; on a pu enregistrer ainsi un cours de clôture, sur le vu duquel quelques porteurs perdant tout sang-froid ont vendu, aidant ainsi à leur insu la méchante spéculation tentée par un groupe que tout le monde désigne.

Le *Bulletin du Crédit*, observateur attentif des choses de la Bourse, a fort bien expliqué ce qu'il appelle « le mécanisme » de la manœuvre des 4 et 5 août :

Tout le monde sait, dit-il, comment on procède.

On ouvre sur une valeur une campagne de presse, ou on profite d'une campagne ouverte, ce qui revient absolument au même, au point de vue de la stratégie; avec quelque habileté et des concours médiocres, on arrive aisément à créer un état d'opinion où quelques gens se disent, s'il s'agit du Panama, par exemple : « Il doit commencer à faire bon vendre du Panama. » Trois jours après, ils sont dix qui répètent : « Il fait bon vendre du Panama en ce moment. »

C'est l'instant propice pour l'opération. On arrive en Bourse avec quelque nouvelle ou sotte ou terrifiante; on la colporte dans tous les coins; on a pour soi tous ceux qui ont été battus dans quelque opération analogue et qui souhaitent une revanche. On force son crédit et on vend. Comme il n'y a pas une contre-spéculation toute prête, avertie de la manœuvre, les cours fléchissent. Cette première journée se termine presque toujours par une victoire. On couche sur le champ de bataille. C'est-à-dire que l'on demeure vendeur de quantités invraisemblables, à des prix qu'on n'aurait pas osé espérer.

Nous sommes, si vous le voulez, jeudi soir, au milieu du petit groupe des vendeurs de Panama.

Alors, de deux choses l'une : ou l'actionnaire prend peur; le titre afflue sur le marché et le vendeur à découvert qui se rachète encaisse un beau bénéfice ;

Ou l'actionnaire, le vrai, demeure impassible ou même achète sous mains; le titre ne paraît pas sur la place; le découvert, lorsque le jour de la liquidation arrive, est condamné à se pourvoir où il peut, à tout prix ; et, suivant le mot sacramentel, le vendeur est étranglé. Il peut, à cette heure-là, s'apercevoir qu'il est malheureusement plus facile de vendre ce qu'on n'a pas que de racheter ce que les autres ne veulent pas vendre.

Or, on en dira ce qu'on voudra, avec M. Ferdinand de Lesseps c'est peut-être du guignon. Mais les vendeurs qui s'attaquent à lui ont toujours le même sort. C'est écrit : ils sont étranglés.

La scène s'est déjà produite. Nous la reverrons ce mois-ci en liquidation. L'actionnaire de Panama n'est pas aussi aisé à épouvanter qu'on voulait le croire. Il sait fort bien qu'on lui fait son canal. Il sait également que M. Ferdinand de Lesseps dit la vérité et que si quelqu'un... se trompe, ce sont les autres. Il a confiance parce que le passé est une garantie de l'avenir. Il peut bien faire crédit trois ou quatre ans à Panama, lui qui l'a fait dix ans à Suez. Et c'est pour cela que toutes ces tentatives de spéculation à la baisse et de vente à découvert échouent piteusement. Il y manque un élément indispensable : l'actionnaire qui se fait son propre ennemi et qui se ruine lui-même en se laissant émouvoir par la baisse, au point de vendre ses titres.

Mais, le 6 août, l'insuccès des spéculateurs était évident et le *Journal des Débats* le constatait en ces termes :

Le marché en a été bien aise. On a craint un instant que les petits porteurs n'aient prêté l'oreille aux crieurs publics. Les petits porteurs n'ont pas bronché.

Le *National*, qui avait donné un sage avis à ses lecteurs, disait le même jour :

Ceux qui, sur nos conseils, auront acheté, en temps voulu, doivent être satisfaits.

Il va sans dire que les spéculateurs ont accusé « la Compagnie » d'être intervenue. Le *Moniteur universel* a parfaitement défini la règle inébranlable que la Compagnie a toujours suivie, et qu'elle suivra toujours :

Cet incident, dit le rédacteur, (la baisse des 4 et 5 août) aurait pu être évité, si la Compagnie avait voulu intervenir ; il eût suffi, pour relever les cours, qu'elle fît racheter ce qu'on offrait. Mais ce genre d'intervention n'est pas dans ses habitudes ; elle estime que c'est aux porteurs à se défendre, en ne perdant pas la tête aux premiers agissements des spéculateurs. Ceux-ci ne paraissent pas d'ailleurs avoir fait une brillante opération. Ils ont vendu, vendu à tour de bras ; à la fin du mois, il faudra qu'ils se rachètent ; nous verrons comment ils se tireront d'affaire.

Les actionnaires et les obligataires de Panama doivent se défendre eux-mêmes, en résistant.

Il n'est pas étonnant d'ailleurs, que des valeurs d'avenir soient précisément celles sur lesquelles les spéculateurs concentrent leurs coups.

Les premiers actionnaires de Suez ont quadruplé leur mise de fonds, les obligataires l'ont doublée ; c'est un bénéfice légitime et qu'ils ont conquis par leur calme et leur sang-froid. Les actionnaires et les obligataires de Panama obtiendront les mêmes résultats, en conservant la même attitude.

La *Revue économique et financière* publie sur cette campagne un article qui intéressera nos lecteurs :

Nous sommes bien à l'aise, dit notre confrère, pour parler du Panama. Nous avons eu le regret de désapprouver la première émission, que n'avaient pas précédée des études suffisamment complètes ; nous nous sommes abstenus lors de la seconde, que nous ne jugions pas encore suffisamment préparée. Nous ne sommes intervenus qu'à la fin de 1882, alors que les études étaient complètes, que les travaux en cours avaient matériellement démontré la possibilité de venir à bout de cette œuvre gigantesque, et que la part d'aléa inhérente à toute grande entreprise industrielle avait été réduite à son minimum. Nous croyons donc n'être suspects, ni de parti pris, ni d'approbation quand même. Le lecteur sait donc que si nous voyions dans la marche de l'entreprise quelque incident de nature à en compromettre le succès, nous ne serions pas les derniers à le signaler, et il peut nous en croire lorsque nous lui disons que, dans l'ordre des faits authentiques, nous ne voyons rien qui motive le mouvement actuel.

Il était aisé de prévoir — et nous l'avons indiqué plus d'une fois — que dans une entreprise de si longue haleine, il se produirait « des hauts et des bas », comme il s'en est produit pour le Suez. S'il était une chose étonnante, c'est que depuis cinq ans il ne s'en fût encore produit aucun. Les actionnaires du Suez, dont les actions de 500 fr. valent aujourd'hui 2,000 fr., eussent été bien exigeants s'ils avaient demandé que dans l'intervalle rien ne fût venu troubler leur quiétude. Des plus-values comme celle-là se paient ; en pareil cas, les intéressés doivent se cuirasser de patience et savoir supporter plus d'un choc.

Celui-ci toutefois, pouvait être considéré comme inattendu, Aucun incident ne s'est produit à Panama, et, ici, il n'y a eu qu'une assemblée générale, où M. de Lesseps a été accueilli par les acclamations des actionnaires. Se procurera-t-on des fonds par le moyen d'obligations à lots ou bien par des obligations du type ordinaire? Telle est la question qui se pose en ce moment, mais pas d'une façon urgente, puisque — on l'a vu dans le compte rendu de l'assemblée — la Compagnie dispose encore de ressources respectables. Dans tous les cas, l'expérience des précédents appels au crédit est de nature à montrer que, sous quelque forme qu'on les sollicite, les capitaux français répondront à l'appel de M. de Lesseps et ne laisseront pas à moitié route une entreprise qui n'est point de celles qui diminuent la gloire et le prestige d'une nation. Dans cette question, la seule, on ne voit donc pas bien un sujet de trouble dans les esprits et de désarroi sur le marché des titres de Panama.

Reste une seule explication, que trop de faits d'ailleurs rendent vraisemblable. On sait que la Compagnie n'a pas satisfait tous les appétits et qu'elle n'a pas que des amis. Des tentatives d'hostilités se sont produites plus d'une fois aux assemblées. Impuissantes auprès des actionnaires, ces hostilités se sont rejetées plus d'une fois aussi sur le terrain de la Bourse, où la besogne leur était plus facile. Les titres Panama ne flottent guère sur le marché ; ils sont disséminés dans des portefeuilles qui les gardent ; leur marché n'est donc point alimenté par un courant de grosses offres ou de grosses demandes. Avec quelques demandes il est aisé, dès lors, de faire la hausse ; avec quelques offres il est aisé de faire la baisse. Pour réussir, toutefois, il faudrait que les vendeurs amenassent, par l'intimidation, un certain nombre de titres à sortir des portefeuilles et à venir sur le marché. Les ventes à découvert ne réussissent que lorsque le titre se met de la partie. Sans cela, comme on ne peut vendre indéfiniment des titres qu'on n'a pas, et que, dans tous les cas, le jeu coûte de gros déports, il faut que ces vendeurs finissent par se racheter en subissant ce qu'en termes de bourse on appelle un étranglement.

C'est ce qui est arrivé plus d'une fois déjà aux vendeurs de Panama. C'est ce qui a grande chance de leur arriver encore cette fois, pour peu que les détenteurs de titres ne fassent pas leur jeu. Or, en l'absence de tout incident dans la marche de l'entreprise, on ne comprendrait guère que les actionnaires se résignassent à perdre une partie de leur prix d'achat pour le simple plaisir de faire gagner de l'argent à une spéculation qui ne prend pas précisément leurs intérêts. La réaction contre les spéculateurs se dessine, du reste, dès à présent, et une partie du terrain emporté par le flot de leurs ventes est déjà regagné. Le reste ne tardera vraisemblablement pas à l'être.

Traduit du « Standard » de Londres

La campagne des spéculateurs pour faire baisser les actions de Panama est encore poursuivie activement, mais il est probable qu'elle sera moins heureuse que ceux qui s'y sont engagés d'abord ne l'avaient imaginé. De très grandes et nombreuses ventes de spéculation ont été effectuées...

La vérité sur l'affaire, c'est que les actionnaires ont, avec justice, presqu'une confiance sans bornes en M. de Lesseps, et refusent de se défaire de leurs actions, de sorte que quand viendra le jour de la liquidation, les baissiers trouveront que lorsqu'ils auront à arrêter leurs comptes, ils élèveront les prix aussi haut, sinon plus haut, qu'ils n'étaient avant de commencer les opérations. Afin de discréditer le Canal de Panama aux yeux des Français, un journal était, l'autre jour, dans tous ses états pour prouver que le Canal, une fois achevé, ne serait absolument d'aucune valeur pour le commerce français, et qu'on le construisait avec des capitaux français pour les avantages de l'Angleterre et de l'Amérique. Cela, naturellement, était peu patriotique, au moins dans l'opinion de l'auteur de cet article financier ; mais, malheureusement pour son argument, on lui a démontré que si le commerce français ne fait pas usage du canal de Panama, à l'avenir, les profits de l'entreprise sortiront uniquement des poches des nations étrangères ; et on ne comprendrait pas comment les capitalistes français ne chercheraient pas à augmenter leur propre richesse et celle de leur pays avec de l'argent venant de ces nations étrangères. On ajoute, comme comparaison, que si le capital français n'était pas arrivé pour l'achèvement du Canal de Suez, la France aurait perdu un revenu qui, dans quelques années, s'élèvera à une somme égale à la formidable indemnité de guerre payée par elle à l'Allemagne.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 58428

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 30 JUILLET AU 13 AOUT 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
30 juillet . . .	465 463.75 462.50 461.25	en liq. : . . au 31 : 460	365 371.25 362.50	227 226 225.75 225.25 225 223 220 225	290 292.50 293 292.50 292 290
31 — . . .	461.25 462.50 461.25 460 461.25	en liq. : ... au 31 : 46 .	371.25 365 362.50 360 367 371.25	220 220.25 220.50	290 285 280 290 287.50 283.75
1er août . . .	465 463.75 462.50 461.25 460 461.25 460	en liq. : 460 au 15 : 460	362.50 360 357.50	220 217.50 215 217.50 220	285 284 282.50 285 284 282.50
2 — . . .	Bourse fermée.	"	»	»	"
3 — . . .	460 458.75 460 458.75	en liq. : 458.75 au 15 : 460	365 360 357.75 355	215 212.50 215 212.50	283 282.50 280 283 281 282.50 280 278 277
4 — . . .	451.25 450 448.75 447 50 445 446.25 447.50 448.75 447.50 446.25 445 443.75 442.50 440 437.50 440 438.75 437.50 436.25 435 437.50 436.25 440 442.50 441.25 440 438.75	en liq. : ... au 15 : 447.50	355 350 345 340 345 340	210 211 210 207.50 205	280 277.50 275 277.50 280 277.50
5 — . . .	430 428:75 427.50 430 431.25 427.50 426 25 425 427.50 430 428.75 430 428.75 427·50 426.25 425 423 75 425 423.75 422.50	en liq. : ... au 15 : 428 75	345 340 335 325 320 310 315 300 315 330	202.50 202 201.25 200 197 195 200 197	277.50 277 276 275 272 270 267.50 265 270
6 — . . .	427.50 428.75 427.50 426.25 425 427.50 428.75 427 50 430 427.50 426 25 425 423.75 425 426.25 427.50 426.25 425 423.75 425 426.25	en liq. : ... au 15 : 425	320 322 320 321 322 322.50 325 322.50	200 202 202.50 205 200 201 205 202.50 203.75	275 277.50 278 275 277 275.50 277.50
7 — . . .	432.50 431.25 430 428.75 430 431.25 432 50 430 431.25 432 50 433.75 435 436 25 437.50 438.75 437.50 435	en liq. ... au 15 : 427.50 426.25	345 350 355 350 355 360 365 360	220 217.50 215 220 225 230 227 50 225 226.25 227.50 230	280 283 290 287 295 297.50 300 295 292 295
8 — . . .	443.75 445 446.25 447.50 446.25 448.75 450 451.25 452.50 453.75 452.50 453.75	en liq. : ... au 15 : 443.75	356 25 365 368.75 370 366.25 367.50 365 360 365	225 227.50 225 227.50	300 297.50 296.25 295 296
9 — . . .	Bourse fermée.	"	"	"	»
10 — . . .	455 452.50 451.25 450 451.25 452 50 455 457.50 456.25 455 453.75	en liq. : ... au 15 : 451.25	370 373.25 375 372.50 370 375 377.50 378 380 375	222 220 222 224 225	292.50 290 287.50 290
11 — . .	455 453.75 452.50 451.25 450	en liq. : ... au 15 : 450	375 377 380 372	225 223 222.50 223.75 224.50 223 222.50	290 287.50 286.25 282 285 290 285 290 287 50
12 — . . .	440 442.50 443.75 445 443.75 442.50 441.25 442.50 443.75 442 50	en liq. : ... au 15 : 440, 443 75	360 357.50 357 355 360 355 360 355 351 353	225 223 222 221 220 222 221 222 223 222.50 223	290 287.50 290
13 — . . .	442.50 445 442.50 440 441.25 442.50 441.25 440 441.25	en liq. : ... au 15 : 441 25 440 au 31 : 451.25	350 352 350 360 362 363 360 355	221.25 222 222.50 220 222.50	287.50 287 288 290

6e Année. — Numéro 145. Mardi 1er Septembre 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 4 0/0

PREMIER TIRAGE

Le premier tirage des Obligations 4 pour 100 aura lieu le mardi 15 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 418 obligations qui seront remboursées le 1er octobre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 3 0/0

DEUXIÈME TIRAGE

Le deuxième tirage des Obligations 3 0/0 aura lieu le jeudi 1er octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,096 obligations qui seront remboursées le 15 du même mois, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU DEUXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 10 fr.), échéant le 1er octobre 1885, sera payé à partir du jeudi 1er octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 384, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 14 au 31 août 1885.

(Opp. 363) — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur, nos 90,366, 234,132, 234,133.
— Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 212,863 à 212,867.

(Opp. 364) — Sur cinq obligations 4 0/0, au porteur, nos 250,110 à 250,114.

(Opp. 365) — Sur trois obligations 5 0/0 au porteur, nos 37,183 à 37,185.

(Opp. 366) — Sur une action au porteur n° 237,187.

MAINLEVÉES

Signifiées du 14 au 31 août 1885.

—

(Opp. 351) — Mainlevée partielle sur trois obligations 5 0/0 au porteur nos 137,183 à 137,185.

(Opp. 354) — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligation 5 0/0 au porteur n° 136,954.

Un certain nombre de nos lecteurs nous ont demandé la raison pour laquelle l'exercice financier de la Compagnie du Canal interocéanique se termine le 30 juin et non le 31 décembre.

La nécessité de terminer l'année administrative le 30 juin et d'arrêter les comptes d'un exercice de douze mois (annuel) à cette date, au lieu du 31 décembre, suivant l'usage généralement adopté, s'est imposée par plusieurs considérations.

Lorsqu'on a inscrit dans les Statuts l'article 56 ainsi conçu : « L'année sociale commence le « 1er juillet et finit le 30 juin », on a dû tenir compte des usages financiers, d'après lesquels les Assemblées générales d'actionnaires ont lieu habituellement pendant le premier semestre de chaque année, du 1er janvier au 30 juin.

C'est, du reste, dans l'intérêt même des Actionnaires que cette pratique est à peu près générale.

En août, septembre ou octobre, époque des vacances et du séjour à la campagne d'un grand nombre de familles, les assemblées seraient peu nombreuses.

En outre, il est d'usage que les dividendes soient fixés et payés dans les premiers mois de l'année ordinaire, et le rédacteur des Statuts de la Compagnie de Panama a dû, en tenant compte de la distance qui sépare le lieu d'exploitation du siège social, faire en sorte que les assemblées, lorsque la période d'exploitation aura commencé, aient lieu de façon à ce que les dividendes de la Compagnie soient payés à la même date que ceux des autres Sociétés, c'est-à-dire dans les premiers mois de l'année ordinaire.

Nous ferons, de plus, remarquer qu'il faut, d'après la loi, que les comptes soient approuvés par les Commissaires-vérificateurs au moins quinze jours avant la réunion de l'Assemblée des Actionnaires ; que ces comptes, arrêtés et clos doivent être remis à ces commissaires quarante jours avant qu'ils donnent leur avis ; que l'échange d'observations par lettres entre Paris et Panama exige quarante-cinq jours, et que, dans une comptabilité aussi importante que celle de notre entreprise, il est presque impossible de clore les comptes d'un exercice sans avoir à demander des informations complémentaires.

Par une coïncidence, qu'il importe de remarquer, et qui provient de ce que la saison sèche, celle où le cube effectué est le plus considérable, se termine au 1er juillet, l'année statutaire commence et finit en même temps que chaque campagne de travaux dans l'Isthme. De sorte que les prescriptions des statuts répondent exactement à la réalité des faits.

C'est pourquoi, aux Assemblées générales annuelles, les comptes soumis aux Actionnaires sont ceux, ne peuvent être que ceux qui ont été définitivement clos au 30 juin de l'année précédente.

Mais l'Administration ne manque pas, à côté des états régulièrement soumis aux Actionnaires, pour être renvoyés à l'examen des commissaires-vérificateurs élus, de produire des éléments de comptes, ou des résumés qui donnent la situation financière de la Compagnie au moment même de la réunion.

La partie financière du Rapport lu par M. Ferdinand de Lesseps, le 29 juillet dernier, contenait la situation des comptes arrêtés à la fin de l'exercice 1883-1884 (page 1260 du *Bulletin*), c'est-à-dire au 30 juin 1884, laissant un actif disponible de 267,817,818 fr. 65.

Un *Mémoire* joint au Rapport, et distribué ou envoyé à tous les Actionnaires, donnait la situation au 30 juin 1885 (pages 1267-1268).

Voici le passage de ce Mémoire :

L'achèvement du Canal maritime de Panama dans le délai prévu, et aux conditions fixées par le Congrès international de 1879, n'est plus, désormais, qu'une question financière, puisque les entrepreneurs du travail se sont engagés à exécuter chacun sa tâche.

La dépense finale sera plus ou moins forte, suivant que les capitaux à appeler coûteront plus ou moins cher. A mesure que les travaux s'exécutent, que la date d'achèvement approche, la charge des intérêts à servir sur les capitaux appelés s'alourdit ; elle sera relativement considérable dans les dernières années.

Il importe donc de prendre, sans retard, les mesures de trésorerie qui assureront à la Compagnie du Canal les moyens de se procurer les fonds nécessaires, au fur et à mesure des besoins, sans avoir à subir des conditions onéreuses.

Et il s'agit ici d'un intérêt national, puisque le capital souscrit l'a été presque entièrement en France.

La Compagnie a reçu, successivement, pour l'exécution du Canal maritime :

A. Par un versement de 250 francs par action	150.000.000 fr.
B. Par un emprunt en obligations 3 0/0	171.000.000
C. Par un emprunt en obligations 4 0/0	129.000.000
D. Par des bénéfices de Trésorerie	21.300.000
Total	471.300.000 fr.

Le produit de l'emprunt en obligations 5 0/0 (109,375,000 fr.), qui a été fait pour acheter et payer la presque totalité des actions du chemin de fer de Colon à Panama, affaire à part, sorte de placement spécial, n'est pas compris dans le relevé ci-dessus des ressources réalisées. Les travaux de construction exigeaient une voie ferrée parallèle aux chantiers. Ce chemin de fer existait, et son trafic payait à ses actionnaires des dividendes importants. La Compagnie s'est assuré le service complet de ce chemin de fer, en achetant la presque totalité des actions. Les revenus de ce chemin de fer payent les charges de l'emprunt spécialement contracté pour solder les actions acquises et dont la Compagnie du Canal reste propriétaire.

Les sommes réalisées pour l'exécution du Canal maritime, étant de.................... .... 471.300.000 fr.

Les dépenses effectuées, de........... 368.260.896

La disponibilité actuelle est de..... ... 103.049.104 fr.

La partie du Rapport lu aux Actionnaires le 29 juillet dernier, relative aux travaux ayant donné, chantier par chantier, un résumé de situation, et la saison des pluies étant survenue, nous ne saurions avoir à signaler, — et il en sera ainsi jusque vers octobre, à peu près, — des modifications bien importantes.

Cependant des correspondances arrivées depuis l'Assemblée et des télégrammes reçus, nous pouvons extraire quelques détails nouveaux :

A Colon, le chenal dragué au milieu de Fox-River (entrée du canal du côté de l'Atlantique), le 23 juillet, date du dernier courrier, avait été prolongé de 150 mètres, avec une profondeur de 6 mètres et une largeur de 40 mètres environ; — la rigole de Colon à Gatun avait atteint le point kilométrique 3 k. 400, soit un avancement mensuel de 100 mètres environ ; — la dérivation commencée à l'est de l'île Manzanillo, par une drague américaine, a été exécutée, pendant les trois derniers mois (avril, mai, juin) sur une longueur de 650 mètres, dont 250 mètres dragués en mer à une profondeur de 5 m. 50 et 400 mètres dragués dans les terres à une profondeur de 3 m. 90, sur une largeur de 30 mètres environ.

A Gatun, le dragage de la rigole sur l'axe du canal a été continué par une drague américaine, de Gatun vers Colon, en juin, sur une longueur de 140 mètres (du kil. 7,940 au kil. 7,800). A cette date, il restait donc à creuser 4 kil. 400 mèt. pour que la communication fut établie entre Gatun et Colon. Sur ce point, le travail de coupure de la boucle du Chagres a été suspendu pendant tout le mois de juin. Sur la rive gauche du Chagres, le creusement de la dérivation du Trinidad a été augmenté d'une longueur de 205 mètres. La longueur de la partie de la dérivation du Chagres à creuser est de 600 mètres environ ;— sur la rive droite du Chagres, la dérivation du Gatuncillo a été prolongée sur une longueur de 134 mètres.

De Bohio Soldado à la Boca, aucune modification n'est à signaler dans la marche régulière du travail. Cependant, la surface des parties attaquées à la Culebra s'est abaissée de 2 à 3 mètres.

Ce dernier renseignement a une certaine importance. Le grand chantier de la Culebra, point culminant de l'Isthme, étant situé, en quelque sorte, sur une pointe — puisqu'il s'agit de faire paser les canal par le milieu d'un massif montagneux, d'un pic se dressant au centre de l'Isthme, — les entrepreneurs se trouvent, au commencement, forcés d'agir sur un espace relativement étroit, incapable de recevoir en travail plus d'un nombre restreint de machines.

La surface des parties attaquées à la Culebra, dit le Rapport, représente (le 23 juillet) la moitié environ de la surface otale de l'emprise de cette section.

Au fur et à mesure que la surface d'attaque s'élargira, les entrepreneurs pourront utiliser, successivement, tous les puissants moyens mécaniques dont ils disposent.

Un télégramme du 6 août a fait connaître à l'Administration que les baraquements terminés à la Culebra pour le logement des ouvriers pouvaient « actuellement » recevoir 3,000 hommes, et que fin octobre, au commencement de la pleine campagne 1885-1886, les baraquements terminés sur ce point pourraient abriter 5,500 hommes.

Malgré les pluies en juin et en juillet, la plupart des chantiers, redoublant d'activité, ont maintenu leur production.

Le cube total de juin a été de 717,000 mètres.

Le cube total de juillet à été de 724,000 mètres, se décomposant comme suit :

Colon	134.000 mètres.
Gatun................	90.000 —
Bohio-Soldado..	47.000 —
San-Pablo...........	44.000 —
Gorgona........	34.000 —
Obispo..............	79.000 —
Emperador...........	80.000 —
Culebra..............	36.000 —
Paraiso..............	36.000 —
La Boca.............	34.000 —
Dérivations..........	98.000 —
Accessoires..........	12.000 —
Total égal..........	724.000 mèt. c.

Ces résultats, obtenus pendant la saison des fortes pluies, permettent de bien augurer de la campagne prochaine (1885-1886).

Pour donner à nos lecteurs une idée de l'importance des pluies en juin et juillet, nous emprunterons à un Rapport officiel récent, adressé au gouvernement des États-Unis de l'Amérique du Nord, un relevé qui donne, exprimé en *pouces*, la moyenne des eaux de pluie tombées dans l'Isthme depuis un certain nombre d'années, à Gamboa, c'est-à-dire vers le milieu de l'Isthme, et à Colon, sur le versant Atlantique.

Voici ce relevé :

Mois	Quantité de pluie tombée en moyenne à Gamboa	à Aspinwall (Colon)
—	—	—
Avril...........	6 pouces 46	4 pouces 31
Mai.............	6 — 19	10 — 16
Juin............	13 — 32	10 — 32
Juillet..........	9 — 64	15 — 60

Il est intéressant de remarquer la progression énorme des pluies du côté d'Aspinwall, sur le versant Atlantique. Au centre de l'Isthme, au contraire, l'accroissement, brutal en juin seulement, diminue en juillet, tandis qu'il augmente encore à Colon.

Nous disons, plus haut, que la saison sèche, celle où les travaux, favorisés par le temps, sont dans leur plein, finit le 30 juin. Alors commence la mauvaise saison, « la saison des pluies » dont

l'Administration profite pour procéder aux réorganisations étudiées pendant l'année ainsi qu'aux préparations des campagnes prochaines.

Voici la lettre écrite le 4 août dernier à M. Ferdinand de Lesseps par M. l'ingénieur Hutin, Sous-directeur, actuellement chargé, par intérim, de la Direction générale des travaux :

Panama, 4 août 1885.

A Monsieur le Président Directeur,

L'exécution des instructions que j'ai reçues implique une réorganisation complète des services.

Aujourd'hui notre entreprise a pris une telle extension, elle est arrivée à un développement tel, qu'on peut l'organiser définitivement...

Je dois féliciter MM. les Chefs de Division, sans exception, de leur dévouement, car ils ont pu, en assurant la marche régulière de leurs services, préparer tous les éléments de la réorganisation qui s'effectue actuellement et sans négliger leur besogne journalière, étudier soigneusement tous les détails de services, ou entièrement nouveaux, ou considérablement étendus.

Dans des conférences que je dirigerai, et auxquelles assisteront tous les Chefs de Division, les règlements des divers services seront examinés successivement, de manière à faire ressortir les contradictions qui pourraient subsister, à donner enfin à la réglementation générale l'unité qui lui est nécessaire.

Je vous prie, Monsieur le Président-Directeur, de vouloir bien considérer l'importance des modifications que vous avez exigées, pour juger du temps nécessaire à la complète exécution de vos ordres.

J'ai donné l'ordre de procéder tout d'abord à l'inventaire des magasins de Colon. Il a été terminé à la fin de juillet. Un travail semblable est continué actuellement sur toute la ligne. En même temps, nous étudions tous les détails d'exécution et de comptabilité du nouveau service. C'est un travail très important et très délicat, que nous aurons terminé à peine avant le 15 août.

Il nous restera encore à établir le tarif général du matériel et des approvisionnements. Ce travail demandera au moins trois semaines.

HUTIN.

Les instructions générales dont parle M. Hutin avaient été approuvées par le Conseil d'administration de la Compagnie, à Paris, dans sa séance du 19 jnin 1885 et immédiatement transmises à Panama.

Le remorqueur *Gamecock*, qui avait été pris par les insurgés et emporté par eux pendant les derniers troubles, a été repris par une frégate américaine et ramené à Colon.

Les Actionnaires et les Obligataires du Canal interocéanique n'ont actuellement pour adversaires que les spéculateurs. L'attitude calme, la résistance énergique de nos associés ont suffi pour déjouer la manœuvre de baisse tentée à la Bourse de Paris les 4 et 5 août.

Nous n'avons certes pas besoin d'ajouter, malgré les affirmations contraires de certains publicistes, que la Compagnie est restée absolument étrangère aux mouvements de *baisse* et de *hausse* enregistrés à la cote depuis les 4 et 5 août. Ni directement, ni indirectement, la Compagnie n'intervient jamais dans l'appréciation de ses valeurs par la Bourse.

Ce sont les Actionnaires et les Obligataires de la Société, parfaitement instruits des mobiles de la spéculation, habitués maintenant aux « moyens » employés par les spéculateurs, qui ont ruiné, cette fois encore, les projets de ces derniers.

Parmi ces moyens, il en est de vraiment odieux. La Direction de la Compagnie, a pu réunir, en dossiers, des documents authentiques transmis par des Actionnaires indignés, et qui dépassent tout ce qu'on pourrait imaginer.

Malgré la répugnance que nous éprouvons à aborder un pareil sujet, nous croyons devoir, cependant, reproduire ici deux de ces documents.

Au moment où un groupe de spéculateurs, aidés de quelques journaux (ceux que M. Ferdinand de Lesseps flétrissait dans son dernier Rapport aux Actionnaires) tentaient leur « coup de baisse » à la Bourse, voici la dépêche télégraphique, signée, — et dont la Compagnie possède un certain nombre d'exemplaires, — qui était expédiée à des Actionnaires, à des Obligataires, à des Banquiers, à des Négociants, etc., etc., et que l'en faisait *afficher* en province, dans des établissements publics fréquentés :

« CIRCULAIRE TÉLÉGRAPHIQUE FINANCIÈRE

« *Effondrement actions et obligations Panama très probable.* »

Le mouvement de baisse voulu ayant avorté, les « vendeurs à découvert » étant sur le point de manquer leur opération, d'en payer les frais, la nécessité de trouver des personnes qui consentissent à faire le jeu des spéculateurs s'imposait. Voici l'étrange circulaire qu'une maison de Paris envoyait, non pas à ses clients, mais à un nombre considérable de Banquiers et de Capitalistes des départements dont les noms avaient été pris dans l'almanach de Bottin :

« *Paris*, 24 *août* 1885.

« LA BAISSE DU « PANAMA »

« *Sans être actionnaire ni obligataire de la Compagnie de Panama, vous pouvez gagner beaucoup d'argent en vous mettant à la baisse sur les actions, autrement dit en vous mettant vendeur de* 25 *ou* 50 *titres que vous pourrez racheter d'ici peu à un prix bien inférieur : on prévoit un effondrement.*

« *Couverture :* 500 *francs pour vendre* 25 *actions à découvert*; 1,000 *francs pour vendre* 50 *actions d°.*

« *Adresse télégraphique* : (Ici le nom et l'adresse de l'auteur de la circulaire.) »

En même temps, des attaques violentes, publiées dans quelques journaux, étaient expédiées gratuitement, en nombre, et une Agence d'annonces, enfin, faisait reproduire ces attaques dans des journaux de province.

Il va sans dire que le directeur de cette Agence d'annonces avait le soin, chaque jour, de faire re-

mettre, maladroitement, sous un pli spécial à l'adresse du Secrétaire général de la Compagnie, les attaques ainsi propagées. Ces envois et la correspondance sont conservés aux dossiers de la Direction.

Il était peut-être bon que les Actionnaires et les Obligataires de Panama, non moins traqués que ne le furent jadis les Actionnaires et les Obligataires de Suez, vissent jusques à quels moyens peut recourir une spéculation aux abois.

Les adversaires de l'entreprise ont probablement obtenu, maintenant, un résultat totalement contraire à celui qu'ils avaient espéré; nos associés sauront désormais ce que valent de tels adversaires, et l'entreprise s'exécutera, malgré tout.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Bordeaux, le 25 août 1885, sur steamer *Olinde-Rodrigues*.
M. BACHET (Joseph-Marie).

De Southampton, le 27 août 1885, sur steamer *Moselle*.
M. TORRICO SANTIAGO.

Extrait du « Journal officiel »
Du 22 août 1885.

Par décret, en date du 16 août 1885, rendu sur la proposition du Ministre des Affaires étrangères, M. La Vieille, Député, a été nommé Consul général et chargé, en cette qualité, du Consulat de France à Panama.

DEUX LETTRES D'ACTIONNAIRES

Dans son Rapport à l'assemblée du 29 juillet, M. Ferdinand de Lesseps, après avoir expliqué la campagne de chantage organisée par la publication de journaux « créés exprès, expédiés, ou criés sur la voie publique, « par des correspondances, par des brochures, etc. », ajoutait qu'il était heureux de pouvoir dire « que les « journaux menant cette campagne déplorable, bien « que se publiant à Paris, n'étaient pas dirigés par « des Français ».

Les spéculateurs ont eu l'idée, depuis quelques semaines, de se servir de journaux belges, expédiés gratuitement en France aux Actionnaires.

Un Actionnaire a écrit à M. Ferdinand de Lesseps en lui envoyant un exemplaire de journal belge qui lui avait été expédié et qui contenait de violentes attaques contre l'entreprise :

Limoges, le 24 août 1885.

... Je suis très touché, pour ma part, du dévouement des personnes qui font ainsi les frais d'un journal pour l'envoyer *gratis* aux personnes qui, comme moi, ont placé leur argent dans l'affaire de Panama, et je n'ai même pas la consolation de savoir à qui je dois ma reconnaissance pour une action si rare, car le *Journal* *** n'est pas *signé*, et le rédacteur se cache modestement derrière le nom de l'imprimeur.

Je ne m'effraie guère de tout ce bruit, pour ma part, car je sais qu'il provient de gens qui voudraient précisément provoquer ce qu'ils disent redouter.

E. P.

Un autre Actionnaire nous écrit de Versailles:

J'ai reçu successivement deux numéros d'un journal financier qui s'imprime à Bruxelles, et dont l'article de fond a pour but d'ébranler la confiance des porteurs de titres du Canal de Panama.

Je sais que les Actionnaires et Obligataires apprécieront comme ils le méritent les procédés mis en œuvre pour les amener à vendre leurs valeurs, et qu'ils voient clairement que ces prétendus défenseurs de leurs intérêts veulent simplement, *dans leur intérêt à eux*, faire baisser les actions et obligations du Canal de Panama.

La lecture du journal dont je vous parle a pourtant son utilité.

En effet, alors qu'à la *première page* la Compagnie de Panama est attaquée passionnément, on lit à la *troisième page*, sous la rubrique *Bourse*:

« Les titres du Canal de Suez ont été, cette semaine, l'objet « de réalisations; assurément, ce ne sont pas les ventes du « comptant qui ont produit ce mouvement, mais les offres « des spéculateurs qui, *voyant le Panama sous l'influence* « *d'une défaveur passagère*, ont cru qu'ils pouvaient vendre « impunément les divers titres du Suez.

« ... Le Panama s'est rapproché un instant de ... francs, « *mais un court moment.* »

Ces réflexions, publiées par ce journal, me paraissent la meilleure réponse à son article à sensation de la première page.

Je vous autorise à faire de ma lettre l'usage que vous jugerez convenable.

A. LE S.,
Ancien capitaine au long cours.

Nous pourrions remplir ce numéro du *Bulletin* de lettres analogues.

LES CANAUX DE SUEZ ET DE PANAMA

A L'EXPOSITION D'ANVERS

En sortant de la section norwégienne, le visiteur de l'Exposition d'Anvers se trouve à l'entrée de deux salles portant au fronton: la première, le nom de *Suez* — celle qui suit, le nom de *Panama*.

La *Revue-Gazette maritime et commerciale* publie, dans un de ses derniers numéros, d'intéressants renseignements sur les expositions de ces deux entreprises « classées hors de toute section et de toute nationalité » comme ayant un « caractère supérieur d'œuvres inté- « ressant non tel ou tel peuple, mais l'humanité. »

La Compagnie du Canal de Suez a exposé les instruments et appareils permettant de se rendre compte de ce qui a été fait pour répondre aux nécessités de la navigation, pour rendre au commerce l'usage de la route maritime égyptienne de plus en plus simple et facile.

Divers graphiques attirent l'attention des visiteurs sur les résultats de l'exploitation ; le plus remarqué est celui qui montre le mouvement ascensionnel des recettes pendant que les dépenses restent stationnaires.

Les canaux maritimes ont un privilège qui les distingue de toutes les autres entreprises; les recettes peuvent s'accroître indéfiniment sans augmentation de dépense. En effet, l'eau ne s'use pas et le personnel nécessaire à un transit de dix navires peut suffire à un mouvement centuple.

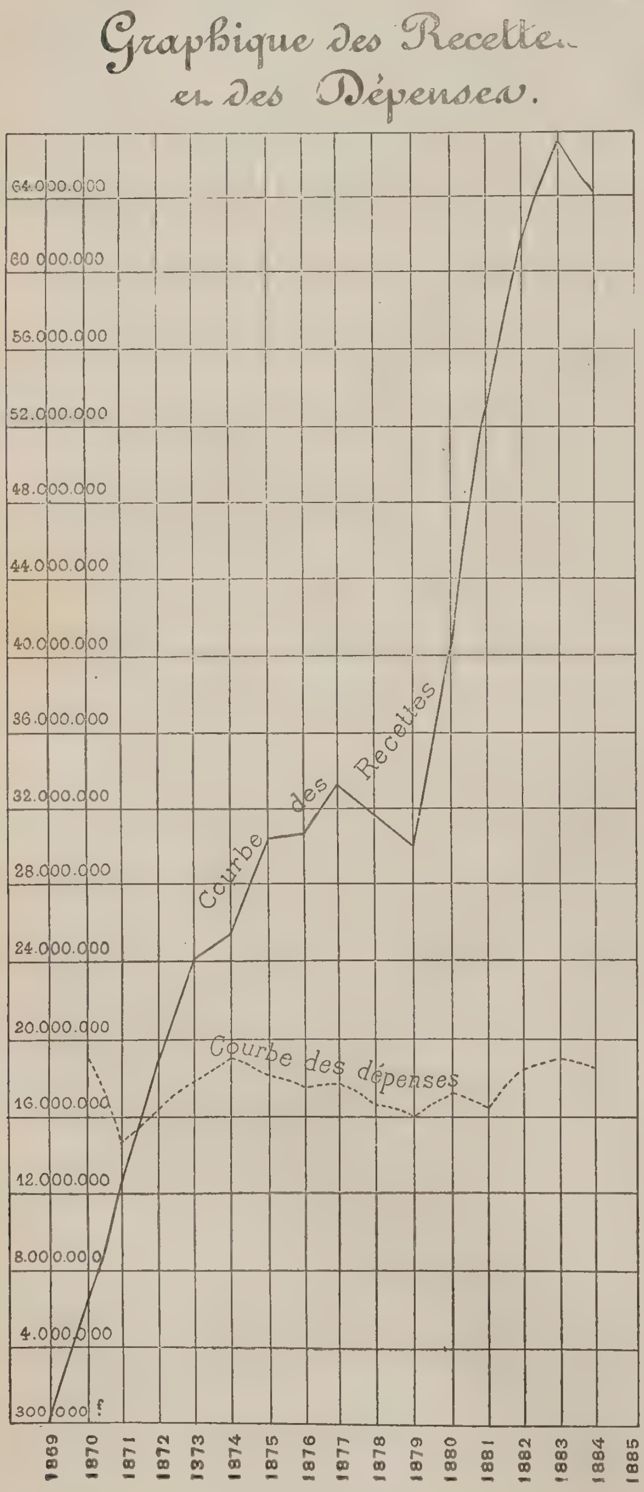
« Ce fait frapperait tous les regards si les chemins « de fer, dit le rédacteur de la *Revue-Gazette*, avaient

« jugé à propos d'exposer à Anvers les tableaux gra-
« phiques de leur exploitation ; on aurait vu que leur
« mouvement s'accroissait — ce dont on doit se féli-
« citer — mais que leurs bénéfices suivaient une mar-
« che inverse, ce qui doit toucher leurs actionnaires et
« leur fera peut-être envier le sort des actionnaires de
« M. de Lesseps. »

—

Voici, d'après la *Revue-Gazette maritime et commerciale*, l'éloquent tableau qui indique le mouvement ascensionnel des recettes du Canal de Suez, alors que les dépenses restent stationnaires :

CANAL DE SUEZ — EXPLOITATION



LA SPÉCULATION
ET
LES ACTIONNAIRES DE PANAMA

Sous ce titre nous avons fait connaître, dans notre précédent numéro, la manœuvre de spéculation à la baisse tentée les 4 et 5 août dernier contre les Actionnaires et les Obligataires de Panama.

Nous reproduisons ci-après, à titre d'information, et sans y ajouter un seul commentaire, un certain nombre d'extraits de journaux dont les rédacteurs financiers ont apprécié l'échec des « baissiers » dû à l'attitude des Actionnaires et des Obligataires.

Appel au peuple.

L'action Panama réagit. Il a bien fallu que les vendeurs de titres se rachètent de leurs ventes faites à découvert. L'on sait, en effet, que, conformément aux conventions établies à la Bourse, tout vendeur doit livrer ses titres dans un délai de cinq jours. Passé ce temps, l'on procède au rachat officiel. C'est ce qui vient d'avoir lieu. De plus, les bas cours avaient encouragé nombre de capitalistes, heureux de profiter de l'occasion offerte pour se procurer des titres à bon compte. Nous croyons même très probable que tous les rachats ne sont pas terminés et que l'on peut s'attendre à un nouveau mouvement de hausse.

Intransigeant.

Nous nous sommes expliqué sur la campagne faite par la spéculation à la baisse sur les titres du canal de Panama. Mais les actionnaires ne se laissent pas prendre à la manœuvre ; ils gardent leurs titres. C'est la troisième fois que le même fait se présente, et chaque fois les vendeurs ont payé les frais de la guerre.

Le titre ne vient pas sur le marché, preuve que la confiance des actionnaires dans le succès final de l'entreprise n'est pas ébranlée. L'expérience du Suez leur est profitable. Ils ne se laissent pas convaincre par des arguments qui ne reposent sur aucune base sérieuse.

Journal des Débats

Sur le Panama, la campagne poursuivie en vue de la dépression des cours se poursuit. Mais, par le report au pair, il a été démontré, comme nous l'avons dit, que le titre manquait au vendeur. Il s'agit donc là non d'un mouvement d'opinion, mais bien de spéculation.

Télégraphe

Le déport coté en liquidation prouve que le titre manque sur le marché et que les actionnaires ne se laissent pas intimider par les tentatives des vendeurs.

Constitutionnel

Le Panama, soutenu par la confiance inébranlable de ses actionnaires, résiste sans efforts aux tentatives d'une spéculation à la baisse plus ardente que convaincue.

Circulaire financière quotidienne

Le Panama est discuté. Seulement on constate que les offres du comptant font toujours défaut. Le porteur tient bon et ne veut pas se dessaisir de son titre. Cependant, les vendeurs avaient bien compté là-dessus et le moment n'est pas éloigné où ils vont payer les frais de leur campagne manquée.

Charivari

Nous avions laissé le Suez, à la fin de la semaine dernière, à 2,007; il s'était élevé à 2,036, pour retomber è 2,017 et finir hier à 2,021. Il n'y a pas à attacher une certaine importance à ces oscillations qui se produisent sur un marché où la contre-partie manque absolument. Je sais une chose, c'est que ceux qui ont l'air de vouloir pour l'instant s'attaquer au Suez, auront tôt ou tard à s'en mordre les doigts jusqu'au coude.

Le *Panama* a filé à peu près le même coton que le Suez.

Dès mercredi, les vendeurs étaient venus à la rescousse et étaient parvenus à le faire tomber. Le lendemain, en faisant circuler de faux bruits, ils ont réussi, au début de la Bourse, à le faire reculer, mais ce ne fut que l'affaire d'une minute; les demandes sont arrivées en masse à la fin de la séance.

Tous ces faux mouvements auront les mêmes conséquences que pour le Suez, encore plus terribles pour ceux qui s'amusent à vendre aux cours actuels.

Chronique industrielle

La baisse s'est arrêtée. Elle a été de courte durée, malgré les faux bruits répandus. Nous croyons que les meneurs n'ont pas grande consistance.

Le Monde

Le Suez, aux approches de la liquidation, se livre à des mouvements qui ne sont pas sans semer de l'inquiétude dans les rangs des vendeurs.

Le Journal Financier

Tous les bruits mis en circulation pour avilir le prix des actions de Panama n'ont pu, fort heureusement, menacer sérieusement le crédit de la Compagnie : témoins les nombreux achats de portefeuille qui ont eu lieu. Aux cours actuels les actions et obligations du Canal interocéanique apparaissent évidemment comme très avantageuses.

Petite Presse

Panama est en hausse sous l'influence des rachats du découvert.

Le Moniteur de l'Exposition de 1889

Quant à l'action de Panama, nous persistons à considérer la position des vendeurs comme très dangereuse. On leur louera du titre, une fois, deux fois, comme on l'a déjà fait; il faudra pourtant bien en venir un jour à une liquidation véritable, et ce jour-là les cours s'avanceront d'eux-mêmes jusqu'au niveau du pair qu'ils n'auraient pas dû quitter.

Le Moniteur de la Banque et de la Bourse

Le Suez et le Panama regagnent le terrain perdu. La chasse aux vendeurs se poursuit activement par des demandes de livraisons immédiates avec près de 4 fr. de déport. Encore une poussée, et le découvert, traqué dans ses dernières retraites, sera aux abois.

National

Quant au Panama, il a dû, comme toujours, résister aux tentatives du découvert pressé de se racheter, mais cette fois les porteurs de titres ne se laissent plus si facilement intimider. Aussi, loin de vendre, préfèrent-ils acheter aux cours dépréciés du moment pour améliorer leur portefeuille et augmenter leurs revenus.

Nouvelles de la Bourse

Depuis deux ou trois jours, le Panama reprend tout doucement. Cette plus-value progressive est la meilleure réponse à faire à ceux qui disaient que le titre vient sur le marché. Notez que c'est le Portefeuille qui achète.

L'Univers

La liquidation peut relever le Panama d'un seul coup grâce au découvert qui faciliterait à merveille une reprise.

Figaro

Les achats au comptant et à terme sont en même temps une preuve de confiance dans l'entreprise, et une manifestation de crainte de la part du découvert d'un important déport.

Mémorial diplomatique

Dans l'état d'atonie générale du marché, la spéculation sur les titres du Suez et surtout sur ceux du Panama, a paru, aux yeux de quelques boursiers ou économistes, pouvoir devenir l'unique élément d'opérations quand même. Le public n'a pas voulu se prêter à la lutte, qui a fini faute de combattants : le coup est manqué.

Le seul résultat des manœuvres de vente à découvert a été de renforcer l'armée des porteurs de titres qui suit M. de Lesseps. Aux cours de baisse qui ont été cotés, — et au prix de quels efforts! — il s'est immédiatement produit des demandes qui n'ont pas encore pu être toutes servies.

L'attitude des actionnaires et des obligataires du Panama a complètement déconcerté les manœuvriers de la dernière spéculation en baisse. Forcés de se racheter, ces spéculateurs se sont trouvés dans la nécessité d'accentuer la hausse que des achats au comptant favorisaient d'ailleurs.

Petit Journal

Les menées des vendeurs contre le Panama continuent, mais comme la plupart des actionnaires et obligataires sont aussi actionnaires et obligataires de Suez, ils ne font guère attention aux bruits que l'on fait courir, car ils en ont entendu bien d'autres au sujet de Suez.

FRETS

Paris, le 31 août 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Callao)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Islay)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonne
Acajutla, San-José, Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 58428

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 14 AU 31 AOUT 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
14 août . .	440 441.25 442.50 441.25 442.50 443.75 445 446.25 447.50 446.25 445 443 75 445 446.25 445	en liq. : ... au 15 : 443.75	360 365 366	223 222.75 223.75 224 50 222.75 224	290 288 289 290
15 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
16 — . . .	»	»	»	»	»
17 — . . .	445 446.25 447.50 446.25 445 443.75 442.50 441.25 442.50 441 25	en liq. : 445 au 31 : 442.50	362 50	222.50 223 223 50	290 288
18 — . . .	441.25 440 438.75 437 50 436.25 435 436.25 437.50	en liq. : . . au 31 : 440	365 364 363.75 362 50 365	223.50 223 222 50 221.25 222 223	290 288 50 288 287.50 288.75 290
19 — . . .	432.50 431.25 430 432.50 430 428.75 427.50 426.25 425	en liq. : ... au 31 : 430	360 359 357 50 356 355	222 221 25 222 221	290 288 287 50 285 286
20 — . . .	427.50 426.25 425 426.25 427.50 428.75 427.50 426.25 425 427.50 426.25 427.50 428 75 430 431.25 432.50 433.75	en liq. : ... au 31 : 426 25	352.50 353.75 355 357.50 358 75 359.75	220.25 220.75 221 221.50 220.25	285 282 50 287 286.25 287 287.50
21 — . . .	438.75 437.50 436.25 435 433.75 432.50 431.25 430 431.25 432.50 433.75 432.50 433.75 435 433.75	en liq. : ... au 31 : 436 25	355 350.25 352.50 353 355	223 223.50 223 222	285 286 290 289
22 — . . .	433.75 432.50 431.25 432.50 433.75 435 433.75	en liq. : .. au 31 : 431.25	351 353 351 352	221 223.50 222.50 223	285 285.50 286 287 290
23 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
24 — . . .	433.75 435 433.75 432.50 433.75 435 436.25 435	en liq. : ... au 31 : 431.25	358.75 352 353	222 222.50	286 287
25 — . . .	435 436.25 437 50 436 25 435 436.25 437.50	en liq. : ... au 31 : 435	350.25 351.25 353.75	222 220	287 286 285
26 — . . .	437.50 438.75 437.50 436.25	en liq. . . au 31 : 436.25	351 75 352	220 219.75 217 50 216.25 215 217 50 220	286 285 286
27 — . . .	437.50 436.25 435 436.25 435 433.75 432.50 431.25	en liq. : ... au 31 : 435	350.25 350 348 345 340	220 218.75 216.25 215 212.50 211.25 210.25 210	286.50 286 287 290 286
28 — . . .	428.75 427.50 428.75 430 431 25 430 428.75 430	en liq. : ... au 31 : 427 50 428.75 426.25 428.75	340 336 338 339 339 50 339.75 340	210 211.25 212.50 213.50 213.75 215	285 282.50 285
29 — . . .	430 428.75 430 431 25 432.50 433.75 432.50 433.75 435 436.25 435 443.75 435	en liq. : ... au 15 : 430 433.75 au 31 : 428.75	340 342.50 345 340	215 216.25 217.50	281 283 284 285
30 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
31 — . . .	435 433 75 432.50 431.25 433 75	en liq. : ... au 31 : 432.50	345 347.50	215 215.50 216.25 217.50 218 219 217 215 214 213	285 284 285

6e Année. — Numéro 146. Mardi 15 Septembre 1885.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

PAYEMENT

DU DEUXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 3 O/O

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 7 fr. 50), échéant le 15 octobre 1885, sera payé à partir du jeudi 15 octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 029, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

Par décision du Conseil d'administration, en date du 4 septembre 1885, M. Hutin, ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé ingénieur en chef des Travaux du Canal de Panama.

Nous extrayons, de diverses lettres et plans parvenus à l'Administration depuis la publication du dernier numéro du *Bulletin*, des indications relatives à la marche des travaux et à l'état d'avancement de quelques chantiers, le 31 juillet dernier :

Le *terre-plein de Colon* est remblayé jusqu'à l'extrémité du môle.

A *Gatun*, les dragues ont avancé, pendant le mois de juillet, de 453 mètres dans la tranchée du Canal, se dirigeant vers Colon, jusqu'au point kilométrique 7,350.

Les dragues venant de Colon à la rencontre des dragues passées par le Chagres et venant de Gatun, ayant creusé la voie jusqu'au point kilométrique 3,400, il en résulte que la partie à exécuter pour que les deux tronçons d'amont et d'aval se rejoignent, était, le 31 juillet, de 4 kilomètres environ ; et on sait que, dans cette étendue de 4 kilomètres, il existe

un chantier d'excavation à sec pour l'enlèvement des buttes du Mindi, chantier en pleine activité depuis plusieurs mois.

Dans cette même section, l'avancement de la dérivation du Trinidad (rive gauche) avait été en juillet de 170 mètres, et l'avancement de la dérivation du Gatuncillo (rive droite) de 216 mètres.

A *Bohio-Soldado*, les entreprises Tanguy, Geoffroy et Musnier, Artigue et Sonderegger, suivaient leur cours régulier.

Cinq nouvelles attaques ont été ouvertes par l'entreprise Gay dans la dérivation rive gauche.

A *Gorgona* et *Obispo*, quelques attaques ont été étendues ou approfondies.

A *Emperador*, les surfaces attaquées se sont étendues en avàl du campement. Le chantier des excavateurs dans la plaine d'el Lirio s'est sensiblement élargi.

A la *Culebra*, deux nouvelles attaques ont été ouvertes aux cotes 79 et 90, sur le flanc de la montagne.

Ces indications sommaires, — le Rapport général ordinaire, attendu, n'étant pas parvenu à l'Administration au moment de la publication de ce numéro, — justifient l'impression que nous avions ressentie et que nous avions exprimée dans notre *Bulletin* du 1er septembre. Ces progrès, réalisés pendant la pleine saison des pluies, prouvent l'activité soutenue des chantiers.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Saint-Nazaire le 8 septembre 1885, sur steamer
« Ville-de-Brest ».

MM. Boulangé (Jérôme);
De Brassine (François);
Bunel (Louis-Alexandre);
Carrière (Charles);
Chimot (Narcisse);
Courtois (Jules-Léon);
Dalous (Joseph);
Debains (Alfred);
Dusséqué (Jacques-Adolphe);
Florin de Villepigue;
Guermarquer (Grégoire);
Guéritée (Ernest);
Jordy (Jacques);
Julin (Georges);
Marchal (Dominique);
Mirot (Adolphe);
Mulo (François);
Roy (Camille).

UNE NOUVELLE DRAGUE MARINE

Dans le Rapport présenté aux Actionnaires le 29 juillet, nous annoncions qu'une deuxième drague marine fonctionnerait du côté de Panama, au chantier de la Boca et dans le chenal, au commencement de 1886.

Cette drague était partie d'Europe le 4 juillet.

Une dépêche que nous venons de recevoir annonce qu'elle est arrivée à Valparaiso (Chili) le 11 septembre, après avoir traversé heureusement le détroit de Magellan.

Elle pourra donc être mise en action avant la date indiquée dans le Rapport.

ARRIVÉE D'UNE DRAGUE

Traduit de la « Estrella de Panama »

Le 28 juillet 1885 est arrivée à Colon la drague *City of Paris*, de l' « American Contracting and Dredging Company ». La drague est venue à la remorque du steamer *Portia*, sous la direction du bien connu capitaine S. L. Clapp. Les quinze premiers jours, dans l'Atlantique, le temps a été magnifique; mais, à peine était-on entré dans la mer des Antilles, que les tempêtes et les grosses mers ont commencé. Le capitaine Clapp a été, cette fois encore, le héros de la traversée; car c'est la septième des dragues colossales que cet habile capitaine a remorquées des ports des États-Unis aux côtes de l'Isthme. Le capitaine Clapp a toujours fait de bons voyages; prochainement il en fera un nouveau pour conduire la *City of New-York*, qui se trouve actuellement en construction dans les chantiers de New-York.

La *City of Paris* est indubitablement la meilleure drague qui existe au monde avec ses compagnes de travail : la *Ferdinand de Lesseps*, la *Prosper Huerne*, la *Nathan Appleton*, la *H. B. Slaven*, la *M. A. Slaven*, et la *Jules Dingler*, qui rendent de précieux services à l'entreprise du Canal.

LES CANAUX DE SUEZ ET DE PANAMA

A L'EXPOSITION D'ANVERS

DIPLOME D'HONNEUR

Le 11 septembre a eu lieu, la proclamation solennelle des récompenses décernées par le Jury international de l'Exposition universelle d'Anvers.

LL. MM. le Roi et la Reine des Belges, les ministres, les membres des Chambres législatives, le Corps diplomatique, arrivés à Anvers par un train spécial, assistaient à cette cérémonie.

Le Jury international ayant accordé une récompense exceptionnelle aux Compagnies de Suez et de Panama, M. Charles de Lesseps s'était rendu à Anvers pour y représenter les deux Sociétés dont il est le vice-président. Il était accompagné de M. le baron de Caters, représentant la Belgique dans le Conseil d'administration et de M. Anslyn, y représentant la Hollande.

M. le ministre de Moreau, dans une courte allocution, a remercié Leurs Majestés « d'avoir bien voulu consen-« tir à présider cette séance solennelle qui sera le cou-« ronnement de l'Exposition universelle d'Anvers.

« Des hommes distingués, des savants illustres a-t-il ajouté, des industriels et des producteurs de renom, des artistes consommés ont assumé la tâche lourde et difficile de décerner les récompenses et de signaler entre tant d'œuvres et de produits ceux qui révèlent plus spécialement la difficulté vaincue, le progrès réalisé.

« Le pays entier a contracté une dette de reconnaissance envers les membres du jury, et spécialement envers tant d'étrangers éminents qui lui ont apporté un concours précieux et désintéressé.

« Les opérations du Jury international des récompenses ont commencé le 29 juin. Dès le lendemain, les jurys de classes abordaient leur important travail et le 4 juillet une séance plénière réunissait, sous ma présidence, les jurys des classes et des groupes.

« Après un mois d'incessants labeurs, ces derniers ont terminé leurs travaux le 4 août et, le 8 du même mois, le Jury supérieur a clôturé définitivement la série des opérations.

« La session de ces divers jurys a donc été longue, leur mission laborieuse.

« L'exposition générala n'a pas réuni moins de 14,085 exposants, dont 3,371 Belges.

M. le Ministre de Moreau après avoir felicité les exposants a terminé en faisant ressortir les avantages de « ces luttes pacifiques. »

« Il n'est point douteux, a-t-il dit, que ces efforts et ces succès n'aient ce résultat si désiré d'étendre nos relations commerciales avec les pays étrangers, et l'heureuse influence qui en résultera pour la prospérité de la nation sera un bienfait nouveau qui contribuera puissamment à rehausser encore l'éclat du règne de Vos Majestés. »

Le comte d'Oultremont, commissaire du gouvernement, a lu ensuite la liste des récompenses.

M. Ferdinand de Lesseps a obtenu, pour l'exposition de la Compagnie du Canal de Suez et celle du Canal de Panama (*Classe 61. — Matériel et procédés du génie civil, des travaux publics et de l'architecture*), la plus haute récompense, un diplôme d'honneur.

Nous avons, dans notre précédent numéro, reproduit d'après la *Revue-Gazette* un graphique très remarqué dans l'Exposition de la Compagnie de Suez, celui qui indiquait que les recettes de Suez croissaient sans cesse, alors que les frais restaient stationnaires.

« Si de l'examen de ce tableau dit le rédacteur de « la *Revue*, naît un sentiment d'admiration et de re- « connaissance pour celui qui, en exécutant le perce- « ment de l'isthme de Suez, a si largement accru la « richesse de son pays, si complètement répondu à la « confiance de ceux qui ont cru en lui, il en jaillit aussi « une impression rassurante pour les autres œuvres que « son infatigable génie veut encore entreprendre.

« Cette impression est fortifiée encore par l'examen « de l'exposition de Panama. »

Et notre confrère donne de l'exposition de Panama cette description qu'il est d'actualité de reproduire :

Voici les godets de drague et d'excavateur, de tous les types, de toutes les capacités, dont quelques-uns atteignent jusqu'à 420 litres, et qui ont été calculés pour répondre à toutes les circonstances de terrain. Il y a là un large emploi de l'acier et des dispositions ingénieuses de construction qui attirent l'attention des hommes spéciaux. Ces puissants outils donnent des moyens d'action employés dans l'Isthme américain une idée plus juste que la locomobile et la petite locomotive qui les encadrent et qui, serviteurs sans doute utiles, semblent cependant de taille bien humble pour représenter à l'Exposition d'Anvers l'extraordinaire puissance mécanique des chantiers de Panama. Par contre, on voit sur les murs les dessins des excavateurs et des débarquements flottants qui devront leur naissance et leurs perfectionnements à Panama, comme les dragues à long couloir ont dû les leurs à Suez.

Des modèles à échelle réduite et d'une exécution véritablement artistique représentent encore les dragues et leurs porteurs qui, partis d'Europe, sont allés, à travers les mers, attaquer sur ses deux flancs l'Isthme américain.

Un spécimen de baraquement où les lois de l'hygiène sont scrupuleusement observées peut rassurer ceux qui, se souvenant des récits de voyages d'autrefois, pourraient penser que les travailleurs de l'Isthme s'abritent encore sous l'ajoupa en feuilles tressées de latanier et de bambou. Il n'en est rien, et les photographies des divers campements, qui illustrent la cimaise de la salle, montrent qu'assurer les conditions de la vie commode et même agréable à ses collaborateurs de tous ordres a été une des préoccupations de la Compagnie de Panama.

Mais parmi toutes ces photographies, les nombreuses images de chantiers en activité où les rangées de wagons se superposent du fond de la tranchée à la cime, donnent une idée exacte des efforts entrepris et des progrès déjà réalisés. Ce sont là, certainement, des chantiers organisés, en plein fonctionnement, où l'on sent la vie et l'ardeur savamment dirigée vers le but à atteindre.

Si elles font voir la grandeur des difficultés à vaincre, ces images fidèles de la réalité rassurent par la puissance des moyens employés.

« Aussi, ajoute la *Revue*, sort-on de l'Exposition « d'Anvers avec cette impression qu'aujourd'hui il suf- « fit à l'œuvre de Panama de cette vertu de persévé- « rance qui a fait le succès de sa devancière, pour « arriver, comme elle, à récompenser en honneur et en « argent les efforts qu'elle aura exigés. »

L'ALLEMAGNE DANS LE PACIFIQUE

ET

LE PERCEMENT DE L'ISTHME AMÉRICAIN

Au moment même où, en France, quelques spéculateurs docilement servis par quelques journaux, essaient, sans succès d'ailleurs, de jeter le doute sur l'avenir de l'entreprise du percement de l'Isthme américain, il est intéressant de constater qu'à l'étranger, les armateurs, les négociants, les économistes et les hommes d'Etat sont unanimes à considérer le passage des navires par la nouvelle voie maritime comme imminent, à prévoir les facilités qu'elle apportera dans les transactions universelles, à se rendre un compte exact du trafic qu'elle servira et développera, que les nations les plus positives, les plus pratiques, ont grande hâte d'être prêtes à profiter, dès le début, d'un événement qui déplacera l'axe commercial du monde.

Nous avons eu souvent à constater, ici même, les efforts de la marine marchande, du commerce, de l'industrie, des gouvernements, en Europe et en Amérique, en vue de l'ouverture prochaine du Canal de Panama. Aujourd'hui nous avons à signaler à nos lecteurs un document officiel qui montre la confiance que les hommes d'Etat de l'Allemagne ont dans l'achèvement de l'entreprise.

Le dernier Livre Blanc communiqué au Reichstag, contient les passages suivants :

« Aux îles Carolines, le commerce allemand prend un nouvel essor, et il lui faudra veiller à la défense de sa position.

« Il sera bon aussi que le groupe de ces îles soit visité de temps en temps par les bâtiments de guerre allemands. Il faudra fournir à un agent consulaire allemand l'occasion de visiter ces îles à bord d'un bâtiment de guerre. Lorsque la station navale du Pacifique aura un effectif de trois navires, on pourra être en mesure de faire les tournées les plus urgentes dans ces parages.

« Parmi les cinquante îles que comprend le groupe des Carolines, il y en a cinq élevées. Quant aux îles basses, qui doivent surtout être prises en considération sous le rapport commercial, on affirme qu'elles n'ont qu'un mille carré environ de terrain habitable.

« Dans les îles Carolines, ainsi que, plus au nord, dans les îles Marshall, on a constaté un sol apte à la production de plantes nutritives locales telles que bananes, ignames, taros et autres grains.

« La Société allemande de commerce et de plantation est la seule qui, dans les îles Carolines, ait des intérêts embrassant tout l'archipel. A part cela, dans le groupe ouest, il y a quelques commerçants anglais. »

Il ne nous appartient pas, dans ce Bulletin, qui doit rester absolument étranger à la discussion des questions internationales, d'examiner si les prétentions de l'Allemagne sur les îles Carolines sont ou ne sont pas fondées. Nous constatons simplement la persistance avec laquelle le gouvernement allemand a favorisé le développement du commerce germanique dans la région des îles du Pacifique, par une intervention active, constante, méthodique, de sa marine de guerre et de son corps consulaire.

Dans un de ses derniers numéros, le *Daily Telegraph* de Londres exprimait l'émotion que lui faisait ressentir l'attitude actuelle du prince chancelier.

« Le grand homme d'Etat allemand, disait le rédac-
« teur anglais, reconnaît que l'Océan Pacifique devien-
« dra le champ d'activité d'une nouvelle ère commer-
« ciale, dès que M. de Lesseps aura percé l'isthme de
« Panama et fait une île de l'Amérique du Sud. En vue
« de cette révolution proche et inévitable dans les af-
« faires maritimes, il a pris une tranche de la Nouvelle-
« Guinée et plus d'une station avantageuse dans la Mé-
« lanésie et la Micronésie. Ces acquisitions peuvent
« paraître minimes aujourd'hui; mais elles apparaî-
« tront sous des aspects bien différents quand une
« douzaine de nouvelles routes pour les steamers
« rayonneront de Panama vers la Chine, l'Inde, l'Aus-
« tralie et les mers du Sud. Les colonies de l'Angleterre
« dans ces mers sont aussi désireuses que l'Allemagne
« d'avoir au loin les possessions nécessaires et d'être
« prêtes pour cette ère nouvelle. »

Le *Daily Telegraph* termine ainsi :

« Les archipels du Pacifique ne sont pas inépuisables
« et, quand des milliers de steamers traverseront des
« eaux où maintenant on ne voit qu'accidentellement
« un marchand ou un baleinier, on blâmera sévèrement
« ces hommes d'Etat qui n'auront pas compris aussi
« bien que le prince de Bismarck ce qu'on pourrait
« appeler la *politique géographique*. »

Il y a quelques semaines, une revue française, le *Capitaliste*, disait à ce sujet :

Depuis 1880, c'est-à-dire *depuis que la certitude de l'ouverture du canal de Panama* a démontré quel merveilleux parti l'Europe pouvait tirer des terres du Pacifique, les Allemands y ont dirigé leur attention et y ont procédé avec une sûreté de vues et une activité silencieuse dont les Anglais et les Australiens s'inquiètent avec raison, mais un peu tard. Et quand les Allemands escomptent un événement probable, on peut être certain que leur opinion est faite, que tout est pesé, et qu'ils veulent être les premiers à battre monnaie sur leurs voisins.

L'Allemagne jalonnant le Pacifique de ses comptoirs et de ses colonies, c'est la démonstration évidente de l'avenir du canal de Panama et de la transformation radicale que son ouverture va apporter dans les habitudes maritimes du globe.

Le pavillon allemand est aujourd'hui celui qui se montre le plus fréquemment dans les mers du Japon et de la Chine; ce sont des maisons allemandes qui font dans ces deux pays les affaires les plus nombreuses, les plus considérables et les plus fructueuses.

Les Allemands se préoccupent surtout des îles dispersées entre l'Extrême-Orient et les deux Amériques; ils y poursuivent avec patience et avec méthode trois sortes d'opérations: ce qui est sauvage, inculte, négligé, ils l'occupent; partout où l'attention d'une puissance civilisée a été attirée, ils achètent à vil prix d'immenses territoires et y acquièrent une situation foncière prépondérante; enfin, dans les colonies des autres nations, ils fondent des maisons de commerce et des banques avec le dessein arrêté de centraliser, par leur activité et leur bon marché relatif, le monopole des échanges et des courtages.

Il existe à Hambourg un syndicat maritime subventionné par la Prusse et qu'on appelle la *Société allemande commerciale du Pacifique*. C'est à ce syndicat que les armateurs, les capitalistes et les industriels français peuvent demander des leçons, et ce qu'il pense de la révolution économique et maritime qui suivra l'ouverture du canal de Panama.

La liste des comptoirs fondés par cette Société en 1883, 1884 et 1885 suffit à marquer les étapes futures du commerce entre l'Extrême-Orient et l'Europe, à travers la barrière d'Amérique renversée. En voici les noms, regardez la carte et vous serez à la fois émerveillé de tant de clairvoyance, épouvanté de tant d'audace: la Nouvelle-Bretagne, les îles Tonga, la Nouvelle-Zélande, les îles Marshall, les îles Gilbert, les îles Salomon, les Carolines, etc., etc.

En regardant la carte (1), en se rendant compte de la situation du Canal de Panama, des routes maritimes vers la Nouvelle-Zélande, l'Australie, la Nouvelle-Guinée, Bornéo, la Chine, on voit avec quelle sollicitude l'Allemagne poursuit son plan de colonisation en Océanie.

La colonisation des îles encore libres du Pacifique par l'Allemagne, la création, sous ses auspices, de Sociétés commerciales dans ces parages, de comptoirs, de dépôts de charbons, du centre d'approvisionnements, est une démonstration par les faits de la certitude qu'a l'Allemagne, d'accord en cela avec l'Angleterre, d'un rapprochement prochain des deux hémisphères, par le percement de l'Isthme américain et du développement considérable des transactions et du trafic qui en sera la conséquence.

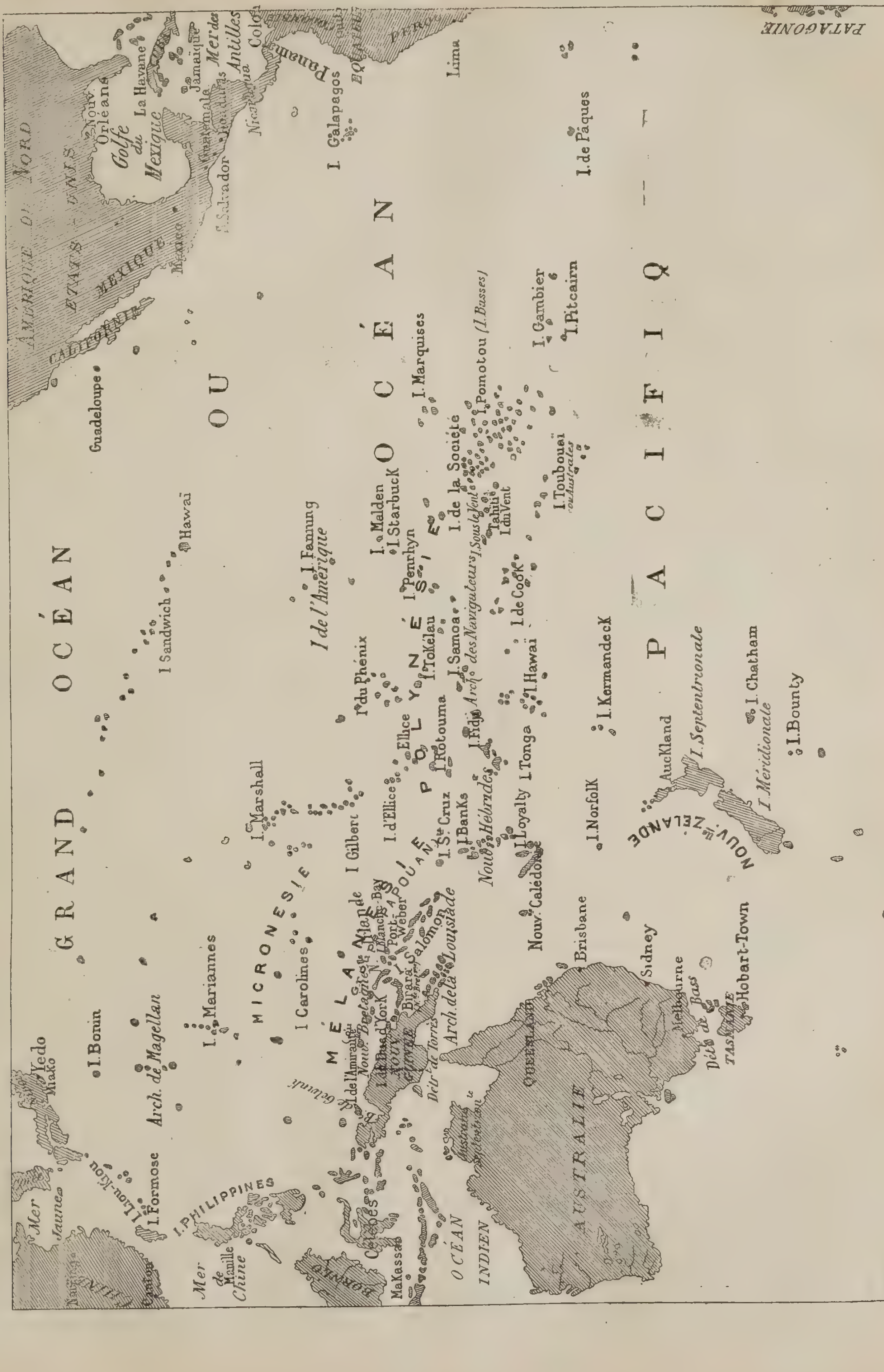
Les recettes que procureront ces trafics développés, et dont l'importance dépassera, — et de beaucoup, — les prévisions les plus optimistes, viendront, chaque année, chaque semestre, grossir, l'épargne financière au moyen de laquelle l'Etat et les Communes peuvent faire leurs emprunts à des taux avantageux.

On pourrait se demander, en effet, si le Canal de Suez n'existait pas, si le Canal de Suez ne donnait pas chaque année à la France un bénéfice net de 60 millions de francs, où l'épargne française s'alimenterait en ce temps de crise générale où ni le commerce, ni l'agriculture, ni l'industrie ne laissent des profits.

Et cependant, on entend encore de prétendus économistes refuser aux œuvres de Suez et de Panama la qualification glorieuse d'œuvres Nationales; on a pu même lire, dans un recueil, qu'en coupant les Cordilières, les Actionnaires et les Obligataires du Canal de Panama « travaillent pour les Anglais et les Américains. » Il paraît que la science économique nouvelle considère comme des

1. Voir la carte des îles du Pacifique, que nous publions page 1301.

CARTE DES ILES DU PACIFIQUE



favorisés ceux qui « payent », et comme des sacrifiés ceux qui « encaissent ».

Il est parfaitement exact que sur les 60 millions de francs payés l'année dernière par les navires pour passer le Canal de Suez, 50 millions l'ont été en monnaie étrangère, et que ces 50 millions ont été encaissés par des Français... La nouvelle école estime que ce sont ces Français qui sont à plaindre!

Nous aimons à croire que les Actionnaires et les Obligataires du Canal de Suez acceptent volontiers cette commisération des doctrinaires de la nouvelle école.

Et nous sommes sûrs que les Actionnaires et les Obligataires du Canal de Panama sont prêts à subir un sort pareil.

Mais ce qui pourrait être grave, ce serait qu'endormis par le déplorable pessimisme d'économistes ignorants ou attardés, nos négociants et nos armateurs laissassent les armateurs et les négociants allemands et anglais se préparer seuls à utiliser le grand avenir que le percement de l'Isthme américain doit inaugurer.

Extrait de la Cote de la Bourse.

BISMARCK ET LE CANAL DE PANAMA. — Le *Beobachter* (Observateur) de Francfort, du 29 août dernier, nous apporte une explication de l'incident des Carolines. Nous traduisons ce passage intéressant :

« ... On cherche à approfondir les causes secrètes de cette conquête coloniale la plus récente de Bismarck. On croit que la future importance de ces ports y est pour quelque chose, et que le chancelier l'aurait prise en considération en vue de l'*achèvement du Canal de Panama.* En effet, ce groupe d'îles pourrait offrir une ou plusieurs stations utiles au ravitaillemenf de charbon et des refuges ou points de repère à la navigation à travers la nouvelle voie maritime à créer. Le prince de Bismarck aurait ainsi voulu s'assurer à l'avance une participation avantageuse aux grands intérêts maritimes de l'océan Pacifique, comme il porte, à ce qu'on dit, un intérêt tout particulier à l'entreprise du Canal de Panama. »

Extrait du « Figaro. »

En jetant les yeux sur certains points de l'océan Pacifique, M. de Bismarck n'a été guidé que par le désir de créer des stations et des dépôts de charbon pour le jour où, par le Canal de Panama, l'Allemagne sera directement reliée, au moyen de grandes lignes de navigation, à la Chine et à l'Australie. Les îles Gilbert, comme les Carolines ou les Palaos, sont des étapes indispensables pour que l'Allemagne ne reste pas éternellement tributaire des ports étrangers.

LE TUNNEL DE LA SEVERN

Les tunnels qui traversent les Alpes et l'Arlberg prouvent que le roc a définitivement cessé d'être un obstacle. Le tunnel de la Severn, près de Bristol, vient de démontrer, à son tour, que des excavations pouvaient être pratiquées dans tous les terrains.

L'achèvement récent de ce travail, que l'on avait considéré pendant de longues années comme radicalement impossible, a inspiré au *Galignani's Messenger*, dans son numéro du 2 septembre, des réflexions qu'il nous paraît intéressant de reproduire :

Le tunnel de la Severn, dit le rédacteur de ce journal, a été coupé dans le grès, le gravier d'alluvion et la marne, on peut presque dire à travers des réservoirs souterrains d'eau de source. Son succès paraît prouver qu'avec l'argent nécessaire, il n'y a plus de grand travail impossible pour le talent et la persévérance des ingénieurs modernes. Des triomphes de cette sorte remportés sur les obstacles que la nature oppose aux relations du genre humain, sont parmi ces grandes victoires de la paix qui, de nos jours, ne sont pas moins glorieuses que celles de la guerre. La science des ingénieurs modernes change la face de la terre. Les montagnes ne rendront plus désormais ennemies des nations qui, comme des gouttes d'une même eau, pour employer l'expression de Cowper, peuvent aujourd'hui se fondre en une seule. M. de Lesseps, par le Canal de Suez, a changé les voies du commerce, et le succès de sa grande entreprise à Panama, diminuera, pour ainsi dire, d'un continent tout entier la route des navires qui se dirigent par la vapeur vers l'Australie et le sud de l'océan Pacifique. Cette augmentation de communications, avec les nouvelles facilités d'échange qu'elle donne, est l'un des traits les plus caractéristiques du siècle. Le monde devient chaque année plus petit, puisque ses parties les plus éloignées sont rapprochées avec le temps, et il n'est pas improbable que le bon marché de toutes les commodités qui fait momentanément souffrir le commerce est un des premiers résultats de ce rapprochement, résultat qui, dans la suite, finira par être un des plus grands avantages que le siècle des grands ingénieurs ait donnés au monde.

LES VOIES DE COMMUNICATION INTEROCÉANIQUE

ET L'OPPOSITION DES ÉTATS-UNIS

Un des journaux les plus importants de la Nouvelle-Orléans, l'*Abeille*, dans un de ses derniers numéros, paraît surpris de « l'opposition inexplicable » qu'ont rencontrée aux Etats-Unis les divers projets de communication interocéanique à travers l'Isthme américain :

« La lutte, dit ce journal, a commencé au sujet du « percement du Canal de Panama. Etait-ce que l'idée « était mauvaise et l'exécution impossible? Non! c'était « une bonne fortune inattendue qui arrivait au Nou« veau-Monde; il devait se bien garder de la laisser « échapper. Il fit justement le contraire. Le projet fut « accueilli de très mauvaise grâce; il provoqua des « manifestations hostiles. Pourquoi? Parce que l'idée « en était venue à un Européen et que l'exécution lui « en était due.

« On fut pourtant obligé de se rendre à la raison. Le « projet avait un caractère si essentiellement interna« tional que, même au point de vue de la doctrine « Monroe, il échappait à toute critique. D'ailleurs, « l'opposition soulevée aux Etats-Unis contre le Canal « de Panama ressemblait, à s'y méprendre, à celle « qu'avait provoquée, dans la Grande-Bretagne, le Canal « de Suez; on s'en aperçut bientôt. »

Deux projets conçus par des ingénieurs américains : le projet de Canal par le Nicaragua, dont le promoteur a été M. A.-G. Menocal, et le projet de chemin de fer pour navires par le Tehuantepec, conçu par le capitaine Eads, n'ont pas été plus favorablement accueillis aux Etats-Unis.

L'*Abeille* rappelle que le projet de Canal par le Nicaragua a été l'objet d'un traité négocié et presque conclu entre le Nicaragua et l'Union. « Mais on sait, « ajoute ce journal, que ce traité a été retiré dernière« ment soit à cause de certaines clauses qui avaient

« été introduites à tort dans l'instrument et qu'il fallait « changer, soit à cause de la forte dépense qu'il occa- « sionnerait au gouvernement (deux cents millions de « dollars et plus), soit encore à cause du long trajet « à parcourir et du peu de rapidité de la traversée.

« L'opinion s'était un moment passionnée pour cette « route, l'enthousiasme s'est singulièrement refroidi « depuis. La ratification du traité est ajournée pour « longtemps, peut-être complètement abandonnée; il « n'y faut plus songer à l'heure qu'il est. »

Le second projet d'origine américaine — celui dont l'*Abeille* prend chaudement la défense – est le chemin de fer pour navires du capitaine Eads à travers l'isthme de Tehuantepec.

Même à une époque où le problème du Canal interocéanique de Panama pouvait n'être pas considéré comme résolu, l'idée du capitaine Eads n'avait pas été prise au sérieux. Elle continue à manquer d'adhérents de l'aveu de ses avocats les plus zélés, de l'aveu même de l'*Abeille*.

Ce qui est certain, c'est que les Etats-Unis ont besoin d'une voie maritime qui unisse l'Atlantique au Pacifique, et qu'ils ont intérêt à ce qu'elle soit ouverte le plus rapidement possible. L'*Abeille*, cependant, a tort de s'étonner que la presse américaine « ne cherche pas « à exercer une pression favorable sur l'opinion pu- « blique ». Les puissantes Compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis, qui jouissent d'un monopole sur les transports, s'imaginent à tort qu'elles ont intérêt à entraver la construction d'un Canal interocéanique. Ces Compagnies comprennent mal leur intérêt véritable. La Chambre des représentants des Etats-Unis a reçu communication officiellement, l'année dernière, d'un *Rapport d'informations historiques et techniques sur les communications interocéaniques par les voies de l'isthme américain*, où nous lisons :

« Comme le canal de Panama profitera à la côte du « Pacifique plus qu'à n'importe quelle autre partie des « Etats-Unis, ceux-ci peuvent compter sur un dévelop- « pement matériel considérable et très rapide, tant « sous le rapport de la population qu'en ce qui con- « cerne la richesse du pays. Il est évidemment dans « l'intérêt des chemins de fer de favoriser les moyens « de transport pour ceux des produits encombrants du « sol, qui, à cause de leurs dimensions, ne peuvent « pas être transportés sans une perte commerciale. En « favorisant ainsi le développement de ces industries, « les chemins de fer trouveraient leur rémunération « dans l'accroissement du trafic et du transport des « marchandises, réclamé par une population devenue « plus nombreuse et plus riche. »

Nous ajouterons que la communauté commerciale des Etats-Unis a tout intérêt à ce que les chemins de fer ne cherchent plus leur bénéfice dans l'exploitation d'un monopole et dans des modifications incessantes de tarifs, mais dans la satisfaction normale des besoins des contrées qu'ils traversent ou réunissent.

Cette opposition, qui repose sur une fausse appréciation des faits, ne saurait se prolonger. Les populations aux Etats-Unis perdent chaque année des millions de dollars, faute d'une voie maritime entre l'Atlantique et le Pacifique.

« Sait-on, dit le journal de la Nouvelle-Orléans, « combien de temps il faut maintenant à un voilier « pour se rendre de New-York à San Francisco? « 125 jours, et le prix de passage est de 300 dollars « (1,575 fr.). Comment le commerce du monde peut il « résister à de semblables conditions? »

Nous n'ajouterons qu'un mot: le Canal de Panama abrègera de 4,700 lieues la distance de New-York à San-Francisco.

UN SPÉCULATEUR DÉMASQUÉ

—

Lettre d'un Actionnaire-fondateur

Nous avons publié, dans le dernier numéro du *Bulletin*, deux lettres d'Actionnaires nous ayant signalé quelques manœuvres de la spéculation.

Un actionnaire de Laval, qui nous autorise à publier sa correspondance, a fait mieux : il a convaincu de manœuvre un publiciste spéculateur.

Voici la lettre écrite par cet actionnaire à M. Ferdinand de Lesseps, avec la correspondance échangée :

Laval, le 4 septembre 1885.

A Monsieur Ferdinand de Lesseps,

Président-Directeur du Canal de Panama, à Paris.

Il y a environ dix jours j'ai écrit ceci à M..., banquier et propriétaire du journal le...

« Monsieur,

« D'après votre journal, les valeurs du Canal de Panama « seront appelées à une débâcle épouvantable d'ici un ou « deux mois.

« Du moment que vous prévoyez sous peu cet effondre- « ment, c'est-à-dire que ces valeurs ne vaudront presque « rien, je viens, Monsieur, par cette lettre, vous dire « que je suis acheteur de 100 actions Panama. A combien « voulez-vous me les vendre fin septembre ou octobre, mo- « ment de la débâcle prévue par vous? »

Telle est la lettre textuelle que j'ai écrite.

Quatre jours après j'écrivais une autre lettre dans le même sens.

Monsieur *** a répondu alors à mes lettres, mais pas pour me vendre les actions demandées; au contraire, pour que je lui envoie mes actions, pour me les vendre; et dans sa dernière lettre, il feint de ne pas m'avoir compris. »

Je vous envoie ces deux lettres, et si vous pouvez en faire usage pour le bien des actionnaires du Canal, je vous autorise à les publier.

Que signifient ces journaux que je reçois, auxquels je ne suis pas abonné? Pourquoi me les envoie-t-on?

Veuillez agréer, etc.

N...,

Actionnaire et fondateur du Canal de Panama.

Voici la correspondance entre l'Actionnaire-fondateur et le publiciste spéculateur :

PREMIÈRE LETTRE A L'ACTIONNAIRE

Banque..... , rue..... , à Paris.

Paris, le 29 août 1885.

Monsieur....., rue....., à Laval,

Je suis en possession de votre honorée du 28 courant, et je regrette beaucoup que les articles de notre journal le..... ne vous aient pas inspiré une décision dans des cours plus rémunérateurs. Voici, cependant, plus d'un an que nous disons sans cesse à nos lecteurs : Vendez! vendez!

Quoiqu'il en soit, ce n'est pas maintenant le moment de récriminer, et il faut voir à sortir de la valeur le mieux pos-

sible : vous me demandez à quel prix vous pourriez vendre fin septembre ou fin octobre ; on cote aujourd'hui 431 fr. 25, vous pourriez donc vendre à ce cours-là.

Je dois vous aviser de nouveau, et cette fois tâchez d'en faire votre profit, que, si l'on faisait un appel de fonds, ces valeurs baisseraient dans des proportions considérables ; par conséquent, *vous pourriez en vendre le double de ce que vous avez*, et, de cette façon, rattraper en partie la perte que vous subissez.

Veuillez donc nous passer vos instructions le plus tôt possible, et agréer, monsieur, mes empressées salutations.

X.....

—

DEUXIÈME LETTRE

Banque....., rue...., à Paris.

Paris, le 31 août 1885.

Monsieur....., rue....., à Laval,

Je réponds à votre honorée du 30 courant.

Nous n'avions pas compris qu'en disant : « Je suis acheteur, » cela voulait dire : Je désire acheter.

Veuillez agréer, etc.

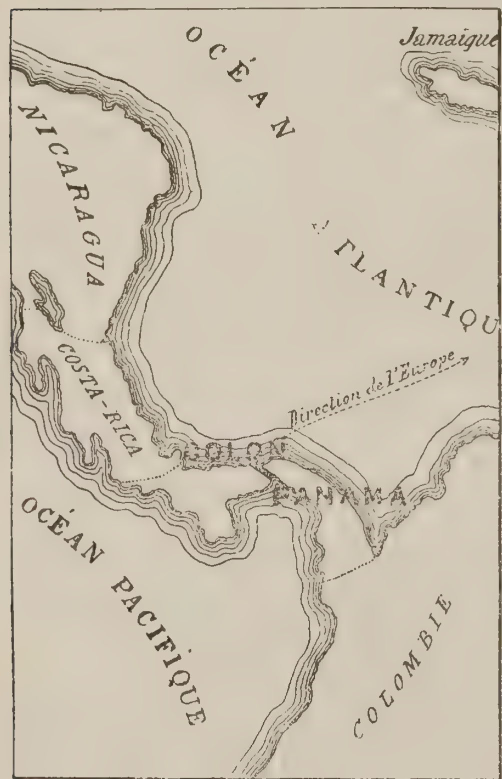
N.....

ORIENTATION DES CARTES DE PANAMA

A propos de la carte du tracé du Canal, qui est jointe au rapport présenté le 29 juillet à l'Assemblée générale des Actionnaires, et qui a été annexée comme supplément au numéro 143 du *Bulletin*, on nous a adressé des observations qui nous avaient déjà été faites antérieurement, dans les mêmes circonstances, au sujet de l'orientation des cartes que nous avons publiées.

Nous donnons ci-dessous deux figures qui, croyons-nous, démontrent que l'orientation de nos cartes est rigoureusement exacte.

fig. 2



A. Valleau del.

fig. 1



La figure 1 est une vue de la Terre supposée prise de la Lune ; la figure 2 est un agrandissement de la figure 1 dans la région de l'Isthme américain.

En examinant ces deux figures et en se rappelant que, pour nous Français, l'*Ouest* est à gauche du méridien de Paris, on remarque :

1° Que Panama et Colon sont à l'Ouest de Paris, et que Colon est plus à l'Ouest de Paris que Panama ;

2° Que Colon est moins loin du pôle Nord que Panama.

Par conséquent, sur toute carte orientée suivant l'usage, c'est-à-dire où le *Nord* sera *en haut*, Colon devra se trouver plus haut que Panama ; en outre, si l'observateur est supposé placé entre ces deux villes, regardant vers le Nord, Colon sera à sa gauche, et Panama à sa droite ;

En d'autres termes, sur la carte du Canal qui accompagne le rapport, lorsqu'elle est placée dans la direction indiquée par la flèche N.-S., qui se trouve en haut du tracé, Panama est à l'Est et Colon à l'Ouest de cette carte.

Ce qui précède paraît en contradiction avec le chemin suivi par les voyageurs venant d'Europe à travers l'Atlantique, qui arrivent à Colon d'*abord* et qui semblent prolonger leur route en chemin de fer pour atteindre Panama ; mais cela tient à la *forme sinueuse* de l'Isthme : en réalité, le voyageur ne *prolonge* pas sa route dans le sens géométrique du mot ; à partir de Colon, il *rebrousse* chemin vers le Sud-Est, comme on le voit clairement, croyons-nous, sur la figure 2.

OBLIGATIONS 4 0/0

PREMIER TIRAGE

Le premier tirage des Obligations 4 pour 100 aura lieu le mardi 15 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 418 obligations qui seront remboursées le 1er octobre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 3 0/0

DEUXIÈME TIRAGE

Le deuxième tirage des Obligations 3 0/0 aura lieu le jeudi 1er octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,096 obligations qui seront remboursées le 15 du même mois, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU DEUXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 10 fr.), échéant le 1er octobre 1885, sera payé à partir du jeudi 1er octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 384, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 15 septembre 1885.

—

(Opp. 367). — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 juillet 1885), d'obligations 5 0/0 au porteur, n° 81,717.

(Opp. 368). — Sur trois obligations provisoires 4 0/0, nos 74,380, 74,550 et 74,551.

(Opp. 369). — Sur soixante obligations 4 0/0 au porteur, nos 137,791 à 137,837 et 193,459 à 193,471.

Sur soixante-huit obligations 3 0/0 au porteur, nos 535,099 à 535,148 et 538,398 à 538,415.

(Opp. 370). — Sur quatre coupons n° 9 (échéance du 1er juillet 1885), d'actions au porteur, nos 237,410 et 535,221 à 535,223.

(Opp. 371). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 8,360 pour deux actions.

Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 31,651.

(Opp. 372). — Sur quatre coupons n° 9 (échéance du 1er juillet 1885), d'actions au porteur, nos 539,726 à 539,727 539,732 et 539,733.

(Opp. 373). — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 203,984.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 septembre 1885.

—

(Opp. 234). — Sur une obligation 3 0/0 provisoire non libérée, n° 242,988.

(Opp. 246). — Sur deux actions au porteur, nos 519,942 et 519,943.

(Opp. 291). — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 52,548 et 52,549.

(Opp. 339). — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 69,712.

(Opp. 364). — Sur cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 250,110 à 250,114.

TITRES FRAPPÉS D'OPPOSITION

A LA DATE DU 15 SEPTEMBRE 1885

PARTS DE FONDATEURS

—

OPPOSITIONS sur dixièmes de parts de fondateurs

150 — 1414 — 5861 — 6653.

ACTIONS

—

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er juillet 1881) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

309583 — 309584

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 1er juillet 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

16446 — 16447 — 16448 — 16449 — 16450 —
16451 — 16452 — 16453 — 16454 — 16455 —

16456 — 16457 — 16458 — 16459 — 16460 —
21837 — 21838 — 21839 — 21840 — 21841 —
21842 — 21843 — 21844 — 21845 — 21846 —
21847 — 21848 — 21849 — 21850 — 21851 —
21852 — 21853 — 21854 — 21855 — 21856 —
21857 — 21858 — 21859 — 21860 — 21861 —
21862 — 21863 — 21864 — 21865 — 21866 —
84592 — 119333 — 139840 — 182198 — 184918 —
260265 — 260266 — 262368 — 262369 — 262370 —
262371 — 262372 — 262373 — 277431 — 454500 —
454501 — 454502 — 454719 — 454720 — 500801 —
500802 — 500803 — 500804 — 500805 — 500806 —
500807 — 500808 — 500809 — 500810 — 500811 —
500812 — 500813 — 500814 — 500815 — 500816
500817 — 500818 — 500819 — 500820 — 500821 —
500822 — 500823 — 500824 — 500825 — 505737 —
505738 — 526006 — 526007 — 526008 — 526009 —
567541 — 567542 — 567543 — 567544 — 567545 —
596969 — 596970 — 596971 — 596972 — 596973 —
596974 — 596975 — 596976 — 596977 — 596978 —
596979 — 596980 — 596981.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Échéance du 1er juillet 1883) d'actions au porteur.

381827 — 381829 — 443823 — 443824 — 443825 —
443826 — 443827 — 443828.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 80039 — 87537 — 90746 —
90747 — 90748 — 90749 — 90750 — 90751 —
90752 — 90753 — 90754 — 90755 — 90756 —
98531 — 98532 — 102794 — 198838 — 216813 —
216814 — 326366 — 326367 — 326368 — 326369 —
326370 — 326371 — 326372 — 326373 — 326374 —
326375 — 418048 — 418049 — 418051 — 418052 —
427772 — 427773 — 427774 — 427775 — 427776 —
427777 — 427778 — 427779 — 427780 — 427781 —
427808 — 427809 — 427810 — 427811 — 427854 —
427855 — 427856 — 427857 — 427867 — 427868 —
427869 — 427870 — 427871 — 427911 — 427912 —
427913 — 427914 — 427915 — 427916 — 427917 —
427918 — 427919 — 427920 — 427921 — 427922 —
427923 — 427924 — 427925 — 427926 — 427927 —
427928 — 427929 — 427930 — 427931 — 427932 —
427933 — 427934 — 427935 — 427936 — 427937 —
427938 — 427939 — 427940 — 427941 — 427942 —
494434 — 494435 — 494436 — 494437 — 494438 —
494519 — 494520 — 529327 — 529328 — 529329 —
529330 — 529331 — 529332 — 529333 — 529334 —
529341 — 529342 — 529887 — 529888 — 529889 —
529905 — 529906 — 529907 — 529908 — 529909 —
529910 — 529911 — 531514 — 531515 — 531516 —
531517 — 531518 — 531519 — 531520 — 531521 —
531522 — 531523 — 531524 — 531525 — 531526 —
531527 — 531528

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 1er juillet 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 102794 — 198838 — 216813 —
216814 — 508558 — 508559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 8

(Echéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur

42039 — 42040 — 42041 — 48791 — 94419 —
94420 — 94421 — 124276 — 124277 — 211641 —
211642 — 211643 — 262685 — 492245 — 492246 —
492247 — 492248 — 492249 — 492476.

OPPOSITIONS sur coupons n° 9

(Echéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur.

237410 — 535221 — 235222 — 535223 — 539726 —
539727 — 539732 — 539733 — 559559.

OPPOSITIONS sur Actions au porteur.

13679 — 13680 — 16362 — 21760 — 33150 —
33151 — 33152 — 38715 — 38716 — 38717 —
38718 — 38719 — 38720 — 38721 — 38722 —
38723 — 47207 — 76554 — 76555 — 76556 —
79126 — 79127 — 79128 — 79129 — 79130 —
79131 — 80795 — 80796 — 110272 — 110273 —
110274 — 110275 — 110276 — 110277 — 110278 —
110279 — 110280 — 110281 — 110282 — 110283 —
110284 — 110285 — 110286 — 110287 — 110288 —
110289 — 110290 — 110291 — 144234 — 145716 —
237187 — 306190 — 308233 — 310727 — 310728 —
310729 — 310730 — 310731 — 310732 — 322313 —
322314 — 322315 — 322316 — 322317 — 325356 —
325357 — 355741 — 372814 — 372815 — 374383 —
374384 — 374386 — 374387 — 413594 — 413595 —
413596 — 413597 — 413598 — 413599 — 420890 —
444742 — 447579 — 469171 — 469172 — 469685 —
469686 — 489822 — 489823 — 491668 — 498473 —
514757 — 514758 — 515925 — 521432 — 521433 —
521434 — 521435 — 521436 — 521437 — 545358 —
546617 — 572239 — 572240.

OPPOSITIONS sur Certificats d'inscription nominative d'actions.

3139 pour quarante actions. — 4059 pour quarante actions. — 4563 pour vingt actions. — 4660 pour quatre actions. — 4774 pour quatre actions — 5245 pour deux actions. — 5492 pour quatre actions. — 5950 pour une action. — 5955 pour une action. — 5985 pour cinq actions. — 6365 pour trois actions. — 8339 pour vingt-deux actions. — 8360 pour deux actions. — 8684 pour une action. — 8800 pour deux actions. — 9063 pour une action. — 10786 pour une action. — 12928 pour deux actions. — 16915 pour deux actions.

OBLIGATIONS 5 0/0

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 15 janvier 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

151462 — 224514

OPPOSITIONS sur coupons n° 4

(Echéance du 15 juillet 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

126179 — 126180 — 193793.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5
(Echéance du 15 janvier 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

36731 — 36732 — 102661 — 102662 — 102663 —
102664 — 102665 — 102666 — 102667 — 102668 —
102669 — 102670.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6
(Echéance du 15 juillet 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

8121 — 8122 — 8123 — 8124 — 8125 —
8126 — 27591 — 30629 — 30630 — 30631 —

30632 — 46416 — 46417 — 46418 — 46419 —
46420 — 46421 — 55199 — 81717 — 84730 —
84731 — 87057 — 87058 — 87059 — 113327 —
113328 — 173979 — 220914 — 220915 — 220916 —
220917 — 220918 — 220919 — 220920 — 220921.

OPPOSITIONS sur obligations de 500 fr. 5 0/0 au porteur.

15955 — 15956 — 15957 — 15958 — 15959 —
15962 — 37183 — 37184 — 37185 — 44730 —
44731 — 45574 — 45575 — 52864 — 80233 —
90366 — 107614 — 108166 — 119579 — 115580 —
139971 — 139972 — 139973 — 139974 — 139975 —
139976 — 139977 — 139978 — 139979 — 139980 —
139981 — 139982 — 145056 — 145057 — 170709 —
170710 — 170711 — 175025 — 175026 — 191789 —
191790 — 191791 — 191792 — 191793 — 202679 —
203984 — 234132 — 234133 — 240639 — 240640 —
240641 — 240642 — 244293 — 247295 — 247296 —
248373 — 248374 — 248375.

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 5 0/0.

136 pour trois obligations. — 154 pour une obligation. — 1607 pour dix obligations — 1657 pour vingt et une obligations. — 2506 pour quatre obligations.

OBLIGATIONS 3 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires.

10896 — 15452 — 33789 — 36637 — 48861 —
49254 — 72463 — 72464 — 96686 — 96687 —
96688 — 99826 — 116968 — 119826 — 130118 —
158903 — 158904 — 158905 — 182168 — 182457 —
229397 — 229398 — 232515 — 238496 — 238497 —
238498 — 238499 — 238500 — 240674 — 240675 —
245698 — 246788 — 255351 — 259220 — 261769 —
261770 — 261771 — 261772 — 261773 — 261774 —
261775 — 261776 — 261777 — 261778 — 261779 —
261780 — 261781 — 261782 — 261783 — 261784 —
261785 — 264735 — 264814 — 270641 — 270642 —
270643 — 270644 — 270649 — 299413 — 302609 —
302610 — 351375 — 351376 — 397072 — 397073 —
397074 — 397075 — 397076 — 397077 — 397078 —
397079 — 397080 — 397081 — 413098 — 413099 —
415188 — 415189 — 417775 — 417776 — 425643 —
435043 — 435044 — 435045 — 435046 — 435047 —
474681 — 474682 — 474683 — 474684 — 474685 —
474686 — 478222 — 478223 — 478224 — 478225 —
496381 — 496382 — 496383 — 496384 — 516626 —
516627 — 516628 — 516629 — 516630 — 516631 —
516632 — 516633 — 583840.

OPPOSITIONS sur coupons n° 1 (Echéance du 15 avril 1885), d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

229192 — 457152 — 457153 — 457154 — 457155 —
457156 — 457157 — 457158 — 457159 — 457160 —
457161 — 485435.

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur (Titres définitifs)

22136 — 22137 — 23591 — 23592 — 23593 —
23594 — 23595 — 23596 — 23597 — 23598 —
23599 — 23600 — 31651 — 34938 — 36613 —
36614 — 36621 — 36622 — 36623 — 92755 —
110127 — 110128 — 110129 — 110130 — 110131 —
110132 — 114244 — 114245 — 114246 — 114247 —
114248 — 114249 — 114250 — 114251 — 114252 —
114253 — 114254 — 114255 — 114256 — 114257 —
114258 — 212863 — 212864 — 212865 — 212866 —
212867 — 270962 — 344403 — 344404 — 344405 —
344406 — 344407 — 344408 — 344409 — 344410 —
344411 — 412345 — 418658 — 418659 — 418660 —
419133 — 419134 — 515077 — 532297 — 532298 —
532299 — 532300 — 532301 — 532302 — 532303 —
532304 — 532305 — 532306 — 535099 — 535100 —
535101 — 535102 — 535103 — 535104 — 535105 —
535106 — 535107 — 535108 — 535109 — 535110 —
535111 — 535112 — 535113 — 535114 — 535115 —
535116 — 535117 — 535118 — 535119 — 535120 —
535121 — 535122 — 535123 — 535124 — 535125 —
535126 — 535127 — 535128 — 535129 — 535130 —
535131 — 535132 — 535133 — 535134 — 535135 —
535136 — 535137 — 535138 — 535139 — 535140 —
535141 — 535142 — 535143 — 535144 — 535145 —
535146 — 535147 — 535148 — 538398 — 538399 —
538400 — 538401 — 538402 — 538403 — 538404 —
538405 — 538406 — 538407 — 538408 — 538409 —
538410 — 538411 — 538412 — 538413 — 538414 —
538415 — 565997 — 565998 — 574010 — 576504 —
576505 — 576506 — 576507 — 576508.

OBLIGATIONS 4 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

13102 — 19944 — 19945 — 19946 — 19947 —
19948 — 19949 — 19950 — 19951 — 19952 —
19953 — 19954 — 19955 — 19956 — 19957 —
19958 — 19959 — 19960 — 19961 — 19962 —
19963 — 30453 — 30454 — 30455 — 33731 —
33732 — 74380 — 74550 — 74551 — 87365 —
87366 — 87367 — 87865 — 87866 — 92060 —
92061 — 92062 — 92063 — 94396 — 94397 —
102737 — 106379 — 106380 — 110924 — 115999 —
116000 — 135528 — 153794 — 170681.

OPPOSITIONS sur coupons n° 1 (Echéance du 1er avril 1885), d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

1189 — 1190 — 16318 — 16319 — 16320 —
16321 — 16322 — 16323 — 16324 — 16325 —
16326 — 16327 — 16328 — 16329 — 16330 —
16331 — 16332 — 16333 — 16334 — 16335 —
16336 — 16337 — 16338 — 16339 — 16340 —
16341 — 16342 — 19377 — 19378 — 19379 —
19380 — 19381 — 19382 — 19383 — 19384 —
19385 — 19386 — 19387 — 19388.

OPPOSITIONS sur coupons n° 2 (Echéance du 1er octobre 1885), d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

16318 — 16319 — 16320 — 16321 — 16322 —
16323 — 16324 — 16325 — 16326 — 16327 —
16328 — 16329 — 16330 — 16331 — 16332 —
16333 — 16334 — 16335 — 16336 — 16337 —
16338 — 16339 — 16340 — 16341 — 16342.

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur (Titres définitifs).

4069 — 4070 — 5187 — 5188 — 5189 —
120309 — 120310 — 120311 — 120312 — 137791 —
137792 — 137793 — 137794 — 137795 — 137796 —
137797 — 137798 — 137799 — 137800 — 137801 —
137802 — 137803 — 137804 — 137805 — 137806 —
137807 — 137808 — 137809 — 137810 — 137811 —
137812 — 137813 — 137814 — 137815 — 137816 —
137817 — 137818 — 137819 — 137820 — 137821 —
137822 — 137823 — 137824 — 137825 — 137826 —
137827 — 137828 — 137829 — 137830 — 137831 —
137832 — 137833 — 137834 — 137835 — 137836 —
137837 — 193459 — 193460 — 193461 — 193462 —
193463 — 193464 — 193465 — 193466 — 193467 —
193468 — 193469 — 193470 — 193471 — 197318 —
222819.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 58428

FRETS

Paris, le 14 septembre 1885.

D'EUROPE POUR LE PACIFIQUE

Du Havre, on cote par voiliers :

Valparaiso	25 fr. et 10 0/0	p. m. cub.
Lima (Callao)	40 fr. et 10 0/0	—
Intermedios (Arica et Islay)	40 à 50 fr. et 10 0/0	—
Guayaquil	50 fr. secs	par tonneau
Acajutla, San-José, Libertad	60 fr. et 10 0/0	—
Corinto et Amapala	55 fr. et 5 0/0	—
San-Francisco (Californie)	13 à 20 fr. et 10 0/0	—

D'Angleterre, on cote par voiliers :

Valparaiso	**21 sh. 6**	**par tonne de 1015 kil.**
Coquimbo (coke et charbons)	**18 —**	
Callao	**22 — 6**	
Panama	**24 —**	
Iquique	**20 —**	
Acapulco et Parana	**23 —**	
San-Francisco (Californie)	**16 —**	
Colon (charbons)	**14 — 6**	

Du Pacifique sur l'Europe, on cote par voiliers :

Valparaiso (nitrates) : pour Royaume-Uni, 25 sh. à 27/6 la tonne.

San-Francisco (blés) : pour Liverpool, 27 sh. la tonne.

— pour Royaume-Uni, 30 sh.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 15 SEPTEMBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
1er septembre	431.25 432.50 433.75 431.25 432.50 430	en liq. : 431.25 au 15 : 430	348 350 347 345	212 216 212 215 213	280 278 277.50 276 278.75 277.50 277.25
2 —	428.75 427.50 426.25 425 427.50 426.25 427.50	en liq. : 427 50 au 15 : 425	347 345 343 340 337	213 212 211 210 50 210 209 50 208	280 277 275 277.50 280 275 273.50 272.50
3 —	426.25 425 426.25	en liq. : ... au 15 : 425	335 330 327 50 325 330 328 75 327.50 328.75 330	205 203 202 50 201 202 202.50 204 205 204.50 203 205 203	275 273 272 271 270.50 270 272 275 274 273.50 275
4 —	421.25 420 421.25 422.50 421.25 422.50	en liq. : ... au 15 : 421.25	335 337 339 337 335	210 208 206 50 207 208 210 214 212 210 209 210 213 211	272.50 270 272 50 273 274 273 274 273 272.50 274
5 —	420 418.75 420 421.25 422.50 421.25 420 422.50 423.75 425	en liq. : ... au 15 : 418 75	340 338 337 336 336 339	210 207 50 208 208.50 210 211.25 212	275 277.50 275 274.25
6 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
7 —	420 421.25 422.50 423.75 422.50	en liq. : ... au 15 : 420	340 339 341	212 212.50 213.50 214 214.50 215 216 217	275 274 275 276.50 277 278
8 —	426.25 427.50 428.75 426.25 425 423.75 422.50 423.75	en liq. : .. au 15 : 425	345 342.50 341.50 341 340	217 218 220 217 216 215.50 215 216	278.75 279 279.50 280 282
9 —	426.25 427.50 425 426.25 427 50 428.75	en liq. : ... au 15 : 423.75	340 342 343.75	216 217.59 215.25 215 216	285 290 285 282.50 282 281.50 282 283 283.50 282 283
10 —	430 431.25 432.50 431.25 430 431.25 432.50	en liq. : ... au 15 : 430	345 346 336.25 347.50 348	219 219.50 218 219	282 281.50 280 283 284
11 —	433.75 432.50 431.25 430 428.75 430 431.25 432.50	en liq. ... au 15 : 430	349 350 349	218 217 218 219 219.50 219.75	284 285 285.50 286 286.50 284 286
12 —	432.50 433.75 431.25 432.50 433.75	en liq. : ... au 15 : 431.25	345 347.50 348 75 349 349.50 349.75 350 352 50 355 350	219.50 220 221 222 223 222.75 221 222	286 287.50
13 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
14 —	433.75 432.50 431.25 433.75 432.50 431.25 433.75 432.50 431.25	en liq. : ... au 15 : 432 50	353 355.75 356.25 355	223 224 224.50 225 224 225	286 287.50 288
15 —	430 431.25 430 428.75 430 428.75	en liq. : ... au 15 : 428.75 430 428.75 428.75	350	225 224 223 222.75	288 289 287 286 284.50

6e Année. — Numéro 147. Jeudi 1er Octobre 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

—

OBLIGATIONS DE 500 FR. 4 0/0

PREMIER TIRAGE — 15 SEPTEMBRE 1885
418 OBLIGATIONS

—

Le premier tirage des Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 septembre 1885, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 418 Obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

34.001	à	34.018	18
92.451	à	92.500	50
97.201	à	97.250	50
146.501	à	146.550	50
178.001	à	178.050	50
212.951	à	213.000	50
213.951	à	214.000	50
214.601	à	214.650	50
368.151	à	368.200	50
			418

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 1er octobre 1885, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Les derniers rapports parvenus à l'Administration portent la date du 15 août.

Le rapport relatif aux chantiers de la *première division* comprend les résultats des mois de juin et de juillet; les rapports sur les chantiers de la *deuxième* et de la *troisième division* comprennent les mois de mai, juin et juillet.

Nous avons la satisfaction de pouvoir donner, avant d'aborder l'analyse de ces rapports, et d'après une communication télégraphique, le détail du cube exécuté pendant le mois d'août.

Ainsi que nous en avions exprimé l'espoir, la plupart des chantiers ont pu encore, en août, malgré les pluies continuelles de cette saison, conserver leur activité. Le produit total des extractions dans l'isthme s'est maintenu.

Voici les chiffres transmis par télégramme spécial :

Colon	94.000	mètres.
Gatun	153.000	—
Bohio-Soldado	47.000	—
San-Pablo	36.000	—
Gorgona	43.000	—
Obispo	68.000	—
Emperador	71.000	—
Culebra	31.000	—
Paraiso	37.000	—
La Boca	19.000	—
Dérivations	89.000	—
Accessoires	14.000	—
Total	702.000	mètres.

Nous résumerons, maintenant, les renseignements contenus dans les rapports arrêtés fin juillet et transmis le 15 août.

A Colon, au commencement de juin, les pluies de la saison, subites et abondantes, obligeaient les entrepreneurs du bassin de radoub à suspendre un instant leurs travaux, vers le 8. La violence et la rapidité avec lesquelles la saison débutait sur ce point, avaient évidemment surpris l'entrepreneur; il dut procéder à l'installation d'épuisements qui fonctionnèrent ensuite nuit et jour. Le 23, les travaux de terrassement proprement dits purent être repris.

Le *dérasement des buttes* situées sur l'axe de la dérivation du Chagres (rive droite) a commencé le 15 juin. L'attaque a eu lieu entre les piquets 800 et 900.

La *carrière de Bohio* a fourni, en juin, 80 cars (wagons) de pierres ; en juillet, 35 cars.

Entre Colon et Gatun, une drague américaine, dont le couloir avait été préalablement prolongé de 10 mètres, a travaillé en juillet à l'élargissement de la rigole, à une profondeur de 5 mètres 50 à 6 mètres. Le cube extrait dans le mois par cet appareil a été de 35,000 mètres.

Une autre drague, employée à l'approfondissement de la rigole sur une longueur de 100 mètres et 7 mètres de profondeur, ayant rencontré des roches, a été remorquée à 200 mètres en avant. Elle a donné, dans le mois, 40,000 mètres.

Une troisième drague, prête, devait être mise en marche dès les premiers jours d'août.

La drague marine passait aux ateliers, pour y réparer le bâti de sa machine motrice.

Une partie de la rigole, entre les piquets 3380 et 3420, avait été préparée pour recevoir un dispositif de mines destiné à désagréger un banc de tuf rencontré.

« Dans peu de jours, dit le Rapport que nous analysons, « les préparatifs seront terminés, et il est permis d'espérer « un bon résultat, en raison des soins particuliers apportés au « forage et à la préparation des charges. »

A Gatun, la drague n° 1 continuait, en juin, sa marche progressive dans la partie aval du Rio-Trinidad.

« Malgré une importante réparation à l'élinde, cette dra- « gue, dit le rapport, a produit encore une plus-value de « quelques centaines de mètres cubes sur le mois précédent.

« Si, ajoute le rapporteur, aucun accident ne vient entra- « ver sa marche, cette drague aura bientôt rejoint la drague « n° 3, et cette partie de la dérivation terminée, ces deux « appareils pourront être avantageusement utilisés ail- « leurs. »

La drague n° 3, en travail en amont de la dérivation, donnait, en juin, une plus-value de rendement de 4,500 mètres cubes sur le résultat de mai.

Le rapport de juillet s'exprime ainsi relativement à la drague n° 3 :

« Le travail de cette drague est très régulier; il est fait « dans des conditions assez favorables pour qu'il soit permis « de croire qu'avant le mois de novembre toute la dérivation « sera terminée. »

En juillet, une des dragues américaines faisait un avancement de 453 mètres, représentant un cube de 79,193 mètres. La distance à draguer étant de 1,500 mètres, ces résultats permettaient de croire, suivant les termes du rapport, que « cette partie « serait terminée avant trois mois ».

Une deuxième drague américaine avait dû être arrêtée pour recevoir quelques réparations ; malgré cet arrêt, elle avait pu avancer, dans le mois, de 216 mètres et enlevait 30,930 mètres, soit une augmentation *d'un tiers* sur le cube extrait en juin par ce même appareil.

Une autre drague était en montage fin juillet.

Au Mindi, en juin, les entrepreneurs abandonnaient presque complètement leur chantier, et dans des conditions telles, que deux excavateurs, mal placés, menaçaient de chavirer dans la fouille.

La nouvelle de cet abandon de chantier ayant été aussitôt télégraphiée de Colon à un groupe d'adversaires de la Compagnie depuis quelque temps centralisé à Paris, l'un des organes à la disposition de ce groupe dénonça en termes quasi triomphants (se réjouissant d'un incident pénible) l'audace de la « Compagnie de Panama », qui osait constater l'activité générale des chantiers, malgré les rigueurs de la mauvaise saison survenue, alors que le chantier du Mindi, notoirement abandonné par l'entrepreneur, laissé en un déplorable état, devait être désert...

Le Rapport parvenu à l'Administration, et que nous analysons aujourd'hui, contient précisément un paragraphe relatif à l'incident du Mindi, et explique d'une manière fort simple l'erreur des adversaires de la Compagnie.

Ces adversaires étaient bien informés lorsqu'ils recevaient la nouvelle de la défection des entrepreneurs du Mindi. Mais ce qu'ils ignoraient, c'est qu'au moment même où les entrepreneurs dont il s'agit abandonnaient leur chantier, les ingénieurs de la Compagnie, dans l'isthme, s'en emparaient, remettaient tout en état, réparaient les fautes commises, faisaient, par leur intelligente énergie, que le chantier continuait presque sans interruption appréciable son activité de travail.

Voici, d'ailleurs, le passage du rapport relatif à cet incident :

« Le chantier du Mindi a été presque abandonné par les en- « trepreneurs. La Compagnie a même dû, dans le courant « du mois (juin) prendre des mesures de préservation pour « sauver deux excavateurs compromis sur les bords d'une « fouille ébouleuse et procéder à un remaniement complet « des voies, pour tâcher de faire sortir définitivement les « deux excavateurs de la situation où ils se trouvaient.

« Un changement dans le mode d'attaque des dernières « buttes s'imposant absolument, l'administration a fait éta- « blir en régie quatre plans inclinés facilitant l'écoulement « normal des déblais sur les flancs des coteaux et permet- « tant d'obtenir des décharges actuellement impossibles à « trouver.

« Les travaux de réorganisation de chantier et de sauve-
« tage dureront jusque vers le 15 ou 20 juillet et permettront
« une attaque rationnelle et certaine des buttes du Mindi. »

Le Rapport de juillet contient sur ce chantier le passage suivant :

« Les plans inclinés facilitent l'enlèvement des déblais ro-
« cheux. Nous espérons que ce travail sera terminé dans une
« quinzaine de jours » (1).

A Bohio Soldado, en juin, les résultats étaient satisfaisants, sauf sur un point (0 k. 600) où la cunette était inondée.

« Sur les autres points, dit le Rapport, les attaques ont
« continué dans de bonnes conditions, malgré le mauvais
« temps. »

Quelques éboulements par infiltration ont amené une suspension momentanée dans le percement de la galerie commencée sur ce point.

« Malgré le mauvais temps qui a empêché la marche d'un
« excavateur, dit le Rapport, et la réparation qu'il a fallu
« faire à un autre, le cube obtenu pendant le mois a été de
« 30,512 mètres. »

En juillet, les chantiers de cette section luttaient avec succès contre les intempéries.

Voici les extraits du Rapport :

« L'entreprise Tanguy se dispose à attaquer la partie com
« prise entre les piquets 21,950 et 22,500 avec un deuxième
« excavateur. Le premier a donné d'assez bons résultats,
« malgré la pluie, mais il a fallu interrompre les déblais
« dans les attaques situées à la cote 5 à cause des crues du
« Chagres causées par les dernières pluies. Il sera quand
« même possible d'augmenter le cube quand le nombre d'ou-
« vriers sera plus considérable ; à cet effet, on construit des
« baraquements qui permettront de loger 300 hommes de
« plus.

« Dans l'entreprise Geoffroy Musnier, le nombre d'ouvriers
« employé ce mois-ci a été à peu près le même que le mois
« précédent.

« L'entreprise Artigue et Sonderegger a bien marché dans
« la grande butte ; le gros matériel y est utilement employé.
« Le percement de la galerie (repris) se poursuit assez active-
« ment, un des puits est complètement creusé. Le résultat
« ne paraît pas douteux.

« Dans les autres parties de l'entreprise, les pluies n'ont
« pas permis de déployer la même activité. Les attaques à la
« cote 4, vers les kil. 25 et 26, etc., ont été presque con-
« stamment inondées.

« L'entreprise Gay, comprenant six attaques dans la butte
« du kil. 20, est menée activement. On obtiendra des résul-
« tats encore plus satisfaisants, dès que le nombre des tra-
« vailleurs pourra être augmenté. »

(1) Voici comment s'exprimaient les adversaires de la Compagnie qui venaient d'apprendre l'abandon du chantier, mais qui ignoraient l'activité avec laquelle l'administration avait agi : « Nous tenons de source cer-« taine que, depuis le 29 juin dernier, les travaux sont « suspendus, les chantiers complètement inondés et aban-« donnés par les entrepreneurs ». Nos lecteurs jugeront, par cet incident, de la valeur de certaines affirmations critiques.

Cette partie du Rapport se termine ainsi :

« La mauvaise saison a produit les effets attendus ; les tra-
« vaux n'ont pu être poursuivis avec profit que dans les par-
« ties élevées. »

Nous avons cru devoir donner une certaine étendue à nos résumés des Rapports de la *première division*, pour que nos lecteurs aient une impression exacte, en même temps des difficultés considérables opposées aux travailleurs, dans l'isthme, par les intempéries de la saison pluvieuse, et de l'énergie soutenue avec laquelle ingénieurs, entrepreneurs, agents de tous grades et ouvriers, rivalisent d'ardeur pour que la « mauvaise saison » n'apporte pas au total des cubes mensuels le déficit momentané auquel on aurait dû s'attendre.

Les extraits des rapports que nous venons de reproduire, justifient bien ce que nous avions écrit avant de les avoir reçus.

Nous continuons, mais plus sommairement, notre résumé :

A Tavernilla, le levé des profils des dérivations rive droite et rive gauche (à Frijoles) était complètement terminé en juin.

On préparait le terrain, en juillet, pour l'installation des chantiers des transporteurs, et on relevait la voie de service qui s'était affaissée, à la suite des pluies, entre les kil. 29 et 32.

La dérivation (rive droite) entre le pont de Barbacoas et le Rio Frijoles, était entièrement terminée fin juillet.

A San Pablo, les pluies de mai, juin et juillet ont considérablement endommagé les voies. L'exploitation au grand matériel a dû être suspendue. D'un autre côté, le matériel ayant été amené pour la réfection des voies, n'a pas pu produire ailleurs son cube utile.

On projetait, sur ce point, l'établissement d'un passage sous la voie du chemin de fer, pour faciliter l'exploitation du chantier au retour de la saison sèche.

« Il est à espérer, dit le Rapport, qu'une solution pratique
« de cette question pourra être proposée vers la fin du mois
« d'août ou au commencement de septembre. »

Le Rapport conclut ainsi relativement à l'entreprise Lalanne :

« Malgré les circonstances défavorables, le cube utile
« produit par l'entreprise Lalanne (en juillet) n'a pas
« baissé. »

Les travaux de la fouille de la cunette, suspendus à cause des inondations dès les premiers jours de juin, ont été repris le 30 juillet.

« Cette reprise, dit le Rapport, est plutôt un essai que l'on
« ne pourra peut-être pas continuer en août. »

L'entreprise Brochard (du kil. 36,040 à 37,440) a donné, en juillet, une amélioration sensible sur

juin, bien que le rendement acquis soit encore inférieur d'environ 12,000 mètres au rendement d'avant les pluies.

« Les nouveaux entrepreneurs, dit le Rapport, malgré les « difficultés de la saison, redoublent d'efforts chaque jour. « L'excédent constaté sur la production du mois antérieur « provient surtout de l'augmentation du nombre des hom- « mes présents sur les chantiers. »

Le Rapport ajoute :

« Il y a lieu d'espérer, tant pour cette entreprise que pour « l'entreprise voisine, que la moyenne des hommes conti- « nuera à s'accroître, car la principale difficulté qu'éprouvait « la section de San Pablo à attirer et à retenir les ouvriers, « — le manque de logements, — est à peu près vaincue à « cette heure par l'achèvement de la plus grande partie des « baraquements. »

Sur les 25 baraquements ordonnés, 16 étaient achevés le 31 juillet. Les 9 autres devaient être terminés et livrés dans le courant du mois d'août.

A Gorgona, la marche générale de l'entreprise, en juillet, subissait aussi l'influence de la saison. L'exploitation au grand matériel avait dû être suspendue.

Malgré la saison, une augmentation d'hommes a permis, sur le chantier Percepied, la constatation, en juillet, d'un résultat supérieur à celui de juin.

Le chantier Thirion, au contraire, a souffert, en juillet, de la rareté des ouvriers. Des questions spéciales, d'ailleurs, sans relation absolue avec l'exploitation proprement dite du chantier, expliquent un temps d'arrêt sur ce point.

L'Administration croit que ce chantier, non seulement reprendra toute son activité après la saison des pluies, mais encore, suivant les termes mêmes du rapport, « se mettra aussitôt à l'œuvre pour réparer le temps perdu ».

Il va sans dire que là, comme au Mindi, les agents de la Compagnie n'hésiteraient pas à intervenir, si cela devenait nécessaire. Toutes les précautions sont prises dans ce sens.

A Obispo, l'entreprise Bona a donné, en juillet, une avance de 2,426 mètres sur le résultat de juin. Le nombre des hommes au travail avait augmenté.

« Les améliorations apportées par ces entrepreneurs à leur « installation, dit le rapport, ont été complétées dans le cou- « rant du mois de juillet.

« La cunette creusée à la cote 35, côté gauche du Canal, « a traversé la butte. Ainsi se trouve augmenté le front d'a- « battage de la roche. Cela permet aux entrepreneurs de « pousser activement le déblai au petit matériel dans cette « partie.

« L'installation au gros matériel à la cote 20 ayant été « également achevée, le travail a été poussé avec non moins « de vigueur sur ce point. »

Ces entrepreneurs ont eu l'idée de dresser trois grues sur le versant de la butte, du côté de Panama, pour l'enlèvement des blocs. L'application de ce système a donné de tels résultats, que les entrepreneurs se sont décidés à supprimer leurs tâcherons, retenant toute l'entreprise sous leur direction unique.

L'entreprise Muraccioli a conservé et même amélioré, en juillet, sa production de juin, bien que les ouvriers vinssent difficilement à ce chantier, parait-il.

Au Bas-Obispo, les chantiers au gros matériel ont donné, en juillet, un cube plus élevé qu'en juin. De nombreux wagons ayant été réparés, le travail avait pu revenir aux conditions ordinaires.

A la Corozita, les chantiers travaillant exclusivement au petit matériel, le rendement n'a pas subi de modification.

Au Haut-Obispo, des réparations aux excavateurs ont diminué le cube pour le mois.

A las Cascadas, la réorganisation du chantier a été nécessitée par un changement de direction.

« La réorganisation, dit le rapport, a été entreprise par « un nouveau tâcheron qui paraît déployer une activité suf- « fisante. »

A la dérivation de l'Obispo, les eaux, en juillet, ont empêché de pousser le tunnel avec vigueur. Les travaux du pont de la dérivation, au contraire, ont été poursuivis avec activité.

L'entrepreneur a manqué de chaux un instant, et de sable. Des arrivages en quantités suffisantes, dans la seconde quinzaine de juillet ont permis une active reprise du travail.

A Emperador, « malgré les rigueurs du mois de « juillet, dit le rapport, l'entreprise Jacquemin a « su maintenir la position acquise en juin ». Cependant la moyenne des ouvriers se trouvait en diminution en juillet.

Le rapport résume ainsi les résultats de la *deuxième division* obtenus en juillet :

« Il est permis de conclure des faits exposés, que la marche « générale des travaux n'a pas justifié les craintes que pou- « vaient faire concevoir les rigueurs de la saison. En effet, si « l'on en excepte ceux de l'entreprise Thirion à Matachin, l'on « constate sur tous nos chantiers quelque amélioration nota- « ble et une avance plus ou moins sensible du cube produit « en juillet comparé à celui de juin.

« Si faible que soit cette avance (7 1/3 0/0), elle n'en doit « pas moins être considérée comme un résultat satisfaisant « à la place du déficit que l'on pouvait s'attendre à consta- « ter. »

Du rapport de la *troisième division* nous extrairons quelques faits intéressants :

A la Culebra, les pluies hâtives, survenues avant que la canalisation complète du chantier fût terminée, ont entravé la marche des travaux de préparation. Il faut également tenir compte, quant aux résultats de juin, des troubles politiques dont le

chantier de la Culebra a été exceptionnellement, en mai, le théâtre; troubles qui ont rendu difficiles, pendant un certain temps, le recrutement et même la conservation des ouvriers.

L'abondance des pluies en juin n'a pas permis, en outre, la mise en train de l'excavation au gros matériel, les voies de décharges ayant été obstruées à plusieurs endroits. Les entrepreneurs en ont profité pour consolider les voies, assurer l'écoulement des eaux, disposer toutes installations, en les améliorant, pour se trouver en mesure de mettre en fonction tout leur matériel dès le retour de la saison sèche.

A Paraiso, à *Corozal*, aucun incident spécial n'est à signaler.

A la Boca, tous les déblais de l'entreprise Marolle ont été employés aux remblais du chemin de fer qui doit relier le terre-plein à la carrière du Cerro-Sosa.

« Ce travail, dit le rapport, avance assez rapidement. Il « reste (fin juillet) environ 100 mètres de remblais à faire « pour arriver au Cerro. »

La construction du wharf était terminée et l'embranchement devant desservir ce wharf était à l'étude.

Le produit des dragages dans cette section, en juillet, est satisfaisant.

Nous n'ajouterons à cette analyse, que nous avons faite aussi complète que possible, qu'un dernier renseignement, mais de nature, nous semble-t-il, à laisser entrevoir ce que le retour de la belle saison permet d'espérer.

Les entrepreneurs, sur presque toute la ligne, troublés dans leurs opérations par les pluies torrentielles de la saison, n'ont pu, nécessairement, malgré toute l'ardeur qu'ils ont déployée, utiliser qu'une partie du matériel à leur disposition. La comparaison du matériel en fonction, en juin, juillet et août, avec le matériel à pied d'œuvre, prêt à fonctionner, est un élément d'apprécation pratique de ce qu'un avenir prochain doit réaliser.

Voici le tableau donnant la situation, en juillet, du matériel de la Culebra :

Appareils.	Livrés.	Utilisés en juillet.	Prêts à être utilisés dès le retour de la saison sèche.
Excavateurs....	12	2	10
Locomotives....	9	4	5
Wagons........	1417	288	1129

Matériel prêt à fonctionner dans les entreprises Lousteau, Lalanne, Percepied et Thirion, et que les pluies ou les crues des cours d'eau ne permettent d'utiliser qu'au retour de la saison sèche :

10 excavateurs;
18 locomotives;
403 wagons.

Matériel à la disposition des entreprises Jessen et Carcenac :

3 excavateurs;
4 locomotives;
71 wagons.

Ces indications nous paraissent justifier complètement ce que nous écrivions dans le *Bulletin* du 1er septembre :

« Les résultats obtenus pendant la saison des « fortes pluies, disions-nous, permettent de bien « augurer de la campagne prochaine (1885-1886). »

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton le 24 septembre 1885, sur steamer Don

MM. ADAM (Joseph);
BAUTMANS (Jean-Baptiste);
CAMERLYNCKX (Théophile);
COLLE (Léopold);
GUILLEM (Frédéric);
SCHOONJANS (Jean);
TIMMERMANS (François);
VAN MOL VITAL;
VAN PÉE (Jean).

De Bordeaux le 25 septembre 1885, sur steamer Ferdinand-de-Lesseps.

M. BERTRAND (Frédéric).

M. La Vieille, député de Cherbourg, s'est embarqué le 25 septembre 1885, à Pauillac, sur le steamer français « Ferdinand de Lesseps », pour se rendre à Panama en qualité de consul général.

M. La Vieille laisse en France, particulièrement dans le grand port dont il a été plusieurs années le représentant, de vives sympathies.

Son départ de Cherbourg a provoqué une manifestation touchante, dont la *Vigie de Cherbourg* rend compte en ces termes :

M. La Vieille a quitté Cherbourg pour rejoindre son poste, dimanche dernier, par le train de 3 h. 52.

De nombreux amis l'attendaient à sa porte pour le conduire à la gare; d'autres ont rejoint en route le cortège et enfin, à la gare, une foule considérable s'était massée pour saluer encore une fois l'homme éminent dont le nom évoque le souvenir de tant de bienfaits.

La population avait envahi la spacieuse cour du départ, s'était répandue sur l'avenue et jusque sur la place du Cauchin. Les passerelles étaient surchargées de monde. L'envahissement était tel que la distribution des billets se faisait hors la gare et que la gendarmerie et la police avaient dû être requises pour le service d'ordre.

Sur les trottoirs, au passage de M. La Vieille, tous se découvraient avec respect; des fenêtres et des balcons on agitait

les chapeaux et les mouchoirs; de pauvres vieux, des femmes en deuil, conduisant leurs enfants, ont fendu la foule pour venir serrer la main de celui qui fit tant pour les humbles et pour les petits. D'autres lui offraient des fleurs.

Très ému, M. La Vieille pouvait à peine leur répondre.

Beaucoup pleuraient.

En arrivant à la gare, toutes les têtes se découvrirent et le député de Cherbourg fut salué par une immense acclamation qui fut répétée par les groupes massés sur les ponts et aux abords de la voie.

C'était à qui s'approcherait de lui. Mais la foule était tellement compacte que tout mouvement en avant était impossible.

Des officiers généraux de la marine et de l'armée n'ont pu parvenir jusqu'à lui et ont dû le saluer de loin.

Nous pouvons bien dire, sans être taxé d'exagération, qu'à cette réunion d'adieu notre arrondissement tout entier était largement représenté par les officiers de tout grade, les fonctionnaires, les maires des communes rurales, venus de très loin, la grande majorité des conseillers municipaux de Cherbourg et surtout par cette foule de bourgeois, d'ouvriers, de paysans et de marins qui ne se cachaient pas pour donner libre cours à leur émotion.

Quelques amis ont été autorisés à accompagner M. La Vieille sur le quai de la gare. A ce moment, celui-ci a voulu adresser à la foule quelques paroles, mais l'émotion était telle que le mot « Au revoir », seul a frappé nos oreilles. Au revoir! A cette heure de déchirement pour tous, ce mot a retenti comme une espérance prochaine, répondant à la pensée qui est au fond de tous les cœurs. Aussi a-t-il été salué par de frénétiques applaudissements. De nouvelles acclamations, des vivats, des poignées de mains, quelques dernières accolades; puis le train s'est ébranlé.

Alors, une immense acclamation : « Vive la République! Vive M. La Vieille! » s'est élevée du sein de cette foule, associant dans un hommage suprême, le nom de cet homme si simple, si bon, si bienveillant à tous, au nom de ce gouvernement dont il a été chez nous la plus haute expression et qu'à force de talent et de bonté il avait fait accepter des plus réfractaires.

Un ami, qui a accompagné M. La Vieille jusqu'à une gare voisine, nous écrit :

« Jusqu'à Martinvast, nous avons marché d'ovations en ovations.

« Des passerelles du Roule chargées de monde, des berges de la rivière, des talus de la voie qui avait été franchie par les plus enthousiastes, on acclamait M. La Vieille avec frénésie. Tous les chapeaux, tous les mouchoirs étaient en l'air. On agitait des branches vertes sur notre passage; on lançait à la portière des gerbes de fleurs. »

UN DÉMENTI OFFICIEL

Les journaux de New-York du 25 août publient le télégramme suivant :

Washington, 24 août.

L'amiral Ammen a reçu aujourd'hui la dépêche suivante du président Cardenas, du Nicaragua :

La *Estrella de Guatemala* publie aujourd'hui certains documents affirmant que les directeurs du canal de Panama ont acheté le président du Nicaragua afin d'empêcher la construction du canal de Nicaragua. C'est là une vile calomnie que je repousse avec indignation, et j'ai autorisé mon Secrétaire à la démentir énergiquement et à en poursuivre les auteurs devant le tribunal compétent. Soyez assez bon pour publier cette note à Washington.

D'autre part, le *Morning News* de Paris a publié la lettre suivante dans un de ses derniers numéros :

A l'éditeur du MORNING NEWS

Monsieur,

Dans votre numéro du 20 courant, sous le titre le *Canal de Panama*, vous insérez un télégramme de New-York qui fait allusion à une correspondance publiée dans les journaux du Guatemala où il est dit que des offres ont été faites au président Cardenas et acceptées par lui, en considération desquelles on devait ne pas s'occuper du projet de canal par le Nicaragua jusqu'à ce que l'emprunt du Panama ait été effectué.

Ces assertions des journaux du Guatemala sont absolument dénuées de fondement et la correspondance publiée à l'appui n'est pas authentique. Il est regrettable que l'esprit de parti dans l'Amérique centrale s'abaisse jusqu'à fabriquer et à faire circuler de semblables calomnies.

Je suis, monsieur l'Editeur, votre bien sincère,

J. E. MEDINA,
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République de Nicaragua.

Champel, 22 septembre 1885.

Cette nouvelle manœuvre n'a pas besoin de commentaire.

LE CHEMIN DE FER DE PANAMA

Rapport du commadnnt Mc Calla

L'*Army and Navy Register*, de Washington, vient de publier un rapport officiel de M. Mc Calla, commandant du corps américain qui avait été chargé de maintenir « la liberté du transit dans l'Isthme » pendant la courte période de guerre civile. Ce rapport est adressé à M. Whitney, secrétaire de la marine aux Etats-Unis.

Le rapporteur y signale, dans les termes suivants, les progrès accomplis dans l'isthme :

Il a été effectué, dit-il, des améliorations considérables sur toute la ligne du chemin de fer de Panama à Colon depuis ma dernière visite dans l'isthme, il y a trois ans. Le matériel roulant est dans une condition excellente, la voie a été entièrement ballastée, les quais des gares sont en bon état, les trains circulent d'après les heures d'arrivée et de départ des indicateurs. Il arrive souvent qu'une locomotive remorquant un seul wagon franchit la distance entre Colon et Panama, soit 47 milles 1/2 (76 kil. 427), en 79 minutes, bien qu'il y ait 10 milles 1/2 (24 kil. 130) de courbes. Dans un cas urgent même, j'ai parcouru en train spécial une distance de 11 milles (17 kil. 699) en 13 minutes 1/2.

Les quelques groupes de cabanes qui marquaient les stations avant le commencement des travaux du canal sont devenus une ligne presque continue de villages florissants. Le mouvement des passagers a augmenté considérablement. De 26,801 voyageurs en 1880, il s'est élevé à

515,320 en 1884. Il y a 6 trains par jour, 3 dans chaque sens, et les recettes brutes du chemin ont été en 1884 de 3,494,776 dollars.

Le 5e volume, — **La Grèce**, — de l'*Histoire universelle* de M. Marius Fontane, vient de paraître chez l'éditeur Lemerre.

Ce tome commence à la captivité des Juifs à Babylone, comprend l'avènement de Christ-Cyrus, la formation de l'empire des Mèdes et de l'Hellénie, les invasions de Darius et de Xerxès, et se termine à la mort de Léonidas.

Des aperçus nouveaux et des chapitres particulièrement curieux sur les races et les mœurs, la religion et les divinités, le commerce et les arts, semblent devoir assurer à ce volume le succès qu'ont obtenu les volumes précédents de l'œuvre consciencieuse et considérable de M. Marius Fontane.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 au 30 septembre 1885.

(Opp. 374). — Sur un coupon n° 5 (échéance du 15 janvier 1885) d'obligations 5 0/0 au porteur, n° 37,067.

(Opp. 375). — Sur une obligation 4 0/0 provisoire non libérée, n° 74,381.

(Opp. 376). — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligation 3 0/0, n° 455 pour une obligation.

(Opp. 377). — Sur vingt obligations 4 0/0 au porteur, nos 107,940 à 107,949 et 157,126 à 157,135.

(Opp. 378), sur cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 218,890 à 218,894.

(Opp. 379). — Sur cinq coupons n° 2 (échéance du 1er octobre 1885) d'obligxtions au porteur, nos 21,002 à 21,006.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 septembre 1885.

(Opp. 175). — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 45,574 et 45,575.

(Opp. 200). — Sur deux obligations 3 0/0 provisoires non libérées, nos 72,463 et 72,464.

(Opp. 320). — Sur deux obligations 4 0/0 provisoires non libérées, nos 106,379 à 106,380.

(Opp. 357). — Sur vingt coupons n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur, nos 27,591, 46,416 à 46,421, 84,730 à 84,731, 113,327 à 113,328, 173,979, 220,914 à 220,921.

(Opp. 358). — Sur six coupons n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur, nos 8,121 à 8,126.

(Opp. 368). — Mainlevée partielle sur une obligation provisoire 4 0/0, n° 74,380.

PAYEMENT

DU DEUXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 3 0/0

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 7 fr. 50), échéant le 15 octobre 1885, sera payé à partir du jeudi 15 octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 029, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET

PAYEMENT

DU DEUXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 10 fr.), échéant le 1er octobre 1885, sera payé à partir du jeudi 1er octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 384, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 3 0/0

DEUXIÈME TIRAGE

Le deuxième tirage des Obligations 3 0/0 aura lieu le jeudi 1er octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,096 obligations qui seront remboursées le 15 du même mois, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PLANS EN RELIEF DU CANAL

Nous croyons être agréable à nos lecteurs en leur signalant les nouveaux *plans en relief* du Canal de Panama qui viennent d'être publiés par M. Muret, bien connu pour son habileté dans les travaux de ce genre.

On sait que le grand plan en relief, construit, il y a quelques années, par ce géographe, est d'un prix relativement élevé : il coûte 100 francs.

Dans un but de vulgarisation, M. Muret va mettre en vente :

1° Un plan en relief au 1/100,000e, colorié et encadré, du prix de 30 francs (emballage en sus), destiné principalement à être placé dans les endroits publics, les salles des Sociétés savantes, les bureaux des Banques, etc.;

2° Le même plan au 2/100,000e, du prix de 15 francs (emballage en sus);

3° Enfin un plan en relief du prix de 6 francs (qui peut être envoyé comme colis postal au prix de 6 fr. 85), incrusté dans une boîte à charnières invisibles, ayant l'aspect d'un volume in-folio, avec tranches jaspées et dos en toile. Le fond du couvercle est disposé pour recevoir les tracés qui ont été publiés dans le *Bulletin*.

M. Muret est également éditeur d'une carte en chromolithographie au 2/100,000e, du prix de 1 fr. (1 fr. 25 par la poste).

Les personnes qui désireraient se procurer les plans en relief ou la carte, sont priées de s'adresser *directement* à M. Muret, 99, rue Notre-Dame-des-Champs, à Paris.

Le Gérant : **Pourtet.**

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 58428

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA
A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 31 SEPTEMBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
16 septembre . .	427.50 426 25 425 423.75 422 50 425 423.75 425 423.75 422 50 423 75 425 426 25	en liq. : 425 au 30 : 423.75	352 351 350 349 347.50	223 222 221 220 221.25 220	285.50 285 284.50 285.50
17 — . . .	426 25 425 426.25 427.50 428.75 426.25 425 426.25 427.50 428 75	en liq. : ... au 30 : 425	350 351 352 352.50	219 219.50 218 219 219.50 219	286 286.25 287 288 287
18 — . . .	426.25 425 423.75 422.50 423.75 425 423.75	en liq. : ... au 30 : 425	350 351.50 350 349 50 348 75 348 50 248.25	218 219 218 219	286 288 286 287 286
19 — . . .	425 423.75 422.50 423.75 425	en liq. : ... au 30 : 423.75	350 349 350	220 221 222 221 220	285.75 286.25 285 75
20 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
21 — . . .	423.75 422.50 423.75 425	en liq. : ... au 30 : 420	348 350 352 350 352 351 352.50 353.75	220 221.25 222 220 219.50 218 217.50 220	285 286 287 285 286
22 — . . .	425 423.75 422.50 423.75 425	en liq. : ... au 30 : 422 50	354 352 351 350 349 348	220 218 218.50	286.25 285 284
23 — . . .	425 423.75 425 426 25 427.50 428.75 430	en liq. : .. au 30 : 425	352.50 353 50 354 354 75 355 356	218 220 219 221 222	286.25 286 285.75 285
24 — . . .	430 428 75 427.50 428.75 427.50	en liq. : ... au 30 : 430	355 354 353 352.50	222 222.50 223 223.50 224 224.50 224 75 225 223.50	285 285.50 286
25 — . . .	427.50 426.25 427.50 428.75	en liq. . . au 30 : 425	350 351 352 353	225 226 227 227.50 228 228.75	285 286 286.25
26 — . . .	428 75 427.50 426.25 425	en liq. : ... au 30 : 426.25	351 352	223 222.50 222 223	286 285 286 25
27 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
28 — . . .	425 423.75 425 423.75 422.50 422.50 421.25 420	en liq. : ... au 30 : 423.75 422.50	455 353 352	224 223	285 285.50 286 285 286
29 — . . .	421.25 420 418.75 417.50 418 75	en liq. : ... au 15 : 422.50 418.75	351 351.25 351.50 351.75 352 352.25 351 350 50 350	224 223 222 221.50 221	286 285
30 — . . .	416.25 417 417.50 415 416.25 417.50 418.75 420 418.75 420	en liq. : ... au 15 : 416 25 418.75 415 418.75 Pr. au 31 : 435 432.50d. 5 f. 427 50 430 d. 10	350 347.50 345 342.50 343 345 347	220 219 217 217 50 217 216.50 216.25 218	285 286 285 284 284.50 286 285

6e Année. — Numéro 148. Jeudi 15 Octobre 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 0/0

DEUXIÈME TIRAGE — 1er OCTOBRE 1885
1096 OBLIGATIONS

Le deuxième tirage des Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 1er octobre 1885, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1096 Obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

65.401	à	65.500	100
80.601	à	80.700	100
88.001	à	88.100	100
102.901	à	103.000	100
195.001	à	195.096	96
257.801	à	257.900	100
339.501	à	339.600	100
361.901	à	362.000	100
374.901	à	375.000	100
528.501	à	528.600	100
574.401	à	574.500	100
			1096

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 15 octobre 1885, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Nous serons en mesure de publier, dans le prochain numéro du *Bulletin*, un résumé des rapports sur la marche des travaux dans l'Isthme pendant le mois d'août, rapports qui viennent de parvenir à l'Administration.

Ces rapports sont, dans leur ensemble, au moins aussi satisfaisants que les rapports de juillet, que nous avons analysés dans notre dernier numéro.

Tous les préparatifs pour la prochaine campagne sèche se poursuivaient avec vigueur, sans nuire, malgré les pluies, à la continuation des travaux d'excavation.

LES DERIVATIONS

Nous répondrons à un désir qui nous a été exprimé, en donnant ici quelques explications sur les travaux dits de « dérivation », qui figurent dans l'ensemble du cube à exécuter pour établir la communication entre les deux océans et, par conséquent, dans le relevé des cubes mensuels.

A partir du kil. 45, le tracé du Canal a été établi dans la vallée même du Chagres. On s'est efforcé, toutes les fois que la configuration du sol l'a permis, de suivre le lit du fleuve. Le Canal se trouve ainsi recouper en plusieurs points les coudes du Chagres.

Ce tracé, qui a l'avantage de réduire au minimum le nombre des mètres cubes à extraire, entraîne, par contre, la nécessité de creuser au

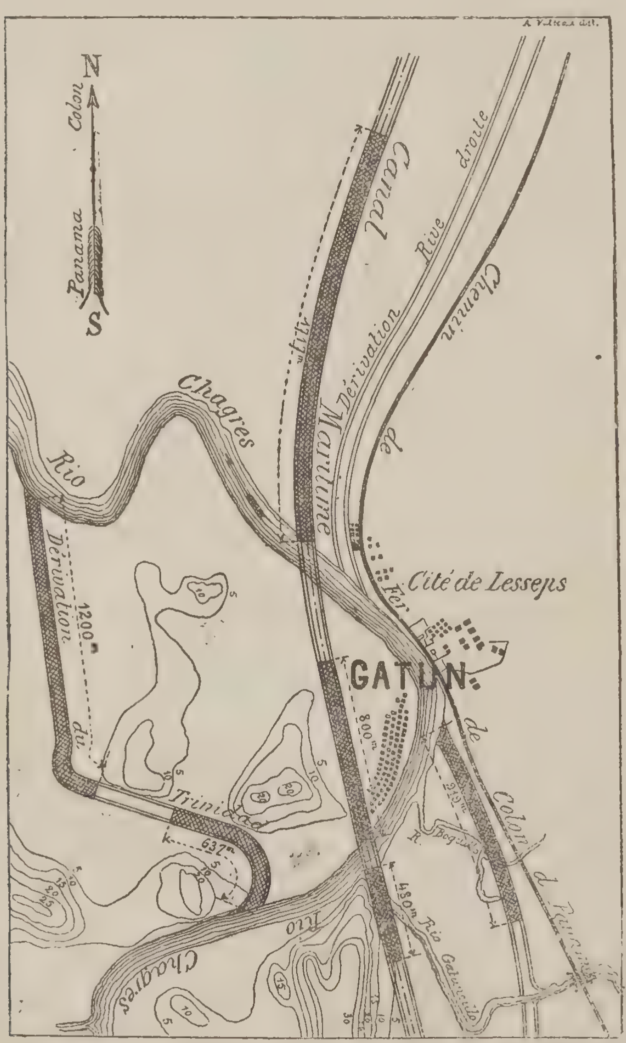
Chagres deux nouveaux lits de part et d'autre du Canal, pour recevoir le fleuve lui-même et ses affluents des deux rives.

On n'aurait pu recevoir les eaux du Chagres dans le Canal maritime sans lui donner une plus grande largeur, car cela aurait créé des courants violents, qui auraient été une gène pour la navigation.

Pour écarter les eaux du Canal maritime, la solution qui a été adopté consiste simplement à établir latéralement au Canal de navigation, et sur chaque rive, un canal ayant une section suffisante pour recueillir et conduire à la mer toutes les eaux du versant correspondant.

On a été ainsi conduit à créer, en quelque sorte, deux nouvelles rivières latérales au Canal. C'est l'ensemble des travaux nécessaires pour le creusement de ces lits nouveaux, qui porte le nom de « travaux de dérivation. »

Les projets de ces dérivations ont été étudiés de manière à utiliser autant que possible l'ancien lit du Chagres. Partout où cela a été faisable, on s'est contenté de réunir par une coupure les deux anses de la boucle formée par le fleuve.



Dragages effectués dans la Section de GATUN jusqu'au 31 Août 1885 ....

Le dessin qui accompagne ces lignes, pour donner plus de clarté à l'explication qui nous était demandée, représente une boucle du fleuve Chagres à Gatun, c'est-à-dire à 9 k. 5 de Colon.

Les hachures croisées, formant une teinte foncée, indiquent les dragages effectués au 31 août 1885.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

NAVIRES	ENTRÉES Nombre.	ENTRÉES Tonnage.	SORTIES Nombre.	SORTIES Tonnage.
Avril 1885				
Steamers.........	25	40.783 T	14	22.383 T
Voiliers..........	65	10.607	19	863
Totaux.....	90	51.390 T	33	23.246 T
Mai 1885				
Steamers.........	31	49.224 T	24	39.625 T
Voiliers..........	66	11.693	44	9.379
Totaux.....	97	60 917 T	68	49.004 T
Juin 1885				
Steamers.........	30	44.118 T	28	28.935 T
Voiliers..........	32	6.159	31	794
Totaux.....	62	50.277 T	59	29.729 T
Juillet 1885				
Steamers.........	29	39.884 T	41	31.216 T
Voiliers..........	31	4.382	51	827
Totaux.....	60	44.266 T	92	32.043 T

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

Départ du 8 octobre 1885, sur steamer Washington

MM. Rey (Théodore);
Petit (Joseph);
Sordoillet (Charles);
Castillon (Louis);
Wagner (Eugène);
Pussot (Simon);
Ryff (Jean);
Lemoyne (Paul);
Girau Eleuterio (Siméon);
Petit (Arthur);
Girard (Ernest);
Sirugues (Edouard);
Hocq (Gustave);
Mortier (Hyacinthe);
Second (Auguste);
Colson (Emile);
Benard (Henri-Fernand).

LE CANAL DE PANAMA. LIBRE ET NEUTRE

Son Excellence M. F. de P. Mateus, Ministre des Etats-Unis de Colombie, à Paris, vient d'adresser la lettre suivante au *Moniteur des Consulats* :

Paris, le 1er octobre 1885.

Monsieur le directeur,

Tout en vous remerciant des marques de sympathie que vous n'avez cessé de témoigner à la République des Etats-Unis de Colombie, en publiant régulièrement de ses nouvelles, je dois cependant en rectifier quelques-unes contenues dans le n° 319, du 26 septembre dernier.

Pendant la dernière guerre civile dont la Colombie a été le théâtre, des journaux européens, mal informés, ont souvent donné, tout en agissant de bonne foi, des informations basées, dans certains cas, sur des nouvelles tronquées et, dans d'autres, absolument inexactes. C'est précisément ce qui est arrivé sur certains points des communications de votre honorable correspondant.

La Colombie, dit-il, a signé avec les Etats Unis de l'Amérique du Nord un traité par lequel elle confère à ces derniers certains droits d'inspection sur les marchandises traversant l'Isthme de Panama, tant par le chemin de fer que par le canal, ainsi qu'un droit de protection qui serait exercé, d'accord avec la Colombie, afin que les deux gouvernements puissent assurer le libre transit contre toute sorte d'attaque ou d'obstruction; or, un pareil traité n'existe point. Pour offrir aux nations le libre passage à travers l'isthme, la Colombie, nation indépendante et souveraine, n'a besoin d'autre appui ou d'autre soutien que le respect de ses droits de propriétaire du territoire en question.

La Colombie sait parfaitement que ce droit est suffisamment garanti par l'esprit de justice qui préside aux actes des gouvernements des grandes nations européennes et américaines, et par l'équilibre de leurs intérêts communs, si étroitement liés au transit interocéanique. C'est ainsi que le principe invariable de sa politique, par rapport à cette partie de sa juridiction, a toujours été et est encore celui de maintenir la neutralité et de garantir le libre passage par cette voie.

Enfin, d'après votre correspondant, M. George Holguin serait en route pour les Etats-Unis et la France, dans le but de vendre les droits que la Colombie possède sur les entreprises du chemin de fer et du canal de Panama; ce qui est absolument inexact.

D'après votre correspondant, la Colombie se trouverait dans une position fiscale difficile, et il ajoute que, récemment, on a fait peser à plusieurs reprises, sur un petit nombre de citoyens colombiens, des impôts de guerre. Tant que les révolutionnaires ont été maîtres des douanes sur l'Atlantique, qui constituent la source de revenu la plus importante pour la nation, le gouvernement fut forcé d'exiger des contributions de guerre. Il ne le fit, pourtant, que d'une façon très équitable, et en usant des mêmes moyens que ceux dont se sert tout pays en pareilles circonstances. La guerre étant terminée, toutes ces difficultés vont disparaître.

Le brillant succès que le gouvernement a obtenu dans cette campagne doit être attribué, il est vrai, en grande partie au patriotisme de l'armée et de ses chefs ; mais, avant tout il est dû à la rare intelligence, au tact et à l'habileté avec lesquels M. Rafael Nunez, président de la République, a dirigé les affaires politiques, en attirant vers lui l'opinion de la majorité des citoyens.

Je vous prie, monsieur le directeur, de vouloir publier cette lettre dans votre plus prochain numéro et d'agréer, etc.

F. DE P. MATEUS.

LES TRAVAUX DU CANAL

Récit d'un témoin

Le *Pilot*, de Boston, a envoyé un de ses correspondants dans l'isthme de Panama au mois d'avril dernier, c'est-à-dire au moment même où les soldats de la marine militaire des Etats-Unis intervenaient, aux termes des engagements pris envers les Etats-Unis de Colombie, pour assurer la liberté du transit entre les deux océans.

Dans son numéro du 13 juin dernier, le *Pilot* publie une lettre de son rédacteur. Nous reproduisons les passages de cette lettre relatifs aux travaux du Canal (1) :

Tandis que nous, amis du Nord, nous supputions la possibilité de creuser un canal interocéanique, soit à Panama, soit au Nicaragua, ce canal maritime devenait un fait accompli. Pour ceux qui douteraient encore, la question ne donnera pas longtemps matière à controverse ; si la *Pacific Mail Steamship Company* voulait envoyer en excursion un steamer comme le *City of Para*, qui est un hôtel flottant de première classe, l'examen des chantiers du Canal et de ses environs pourrait être fait sans difficulté. Le temps approche où une visite à cette région des tropiques sera le « déplacement à la mode » de la Saison. Même maintenant, malgré les ennuis de ce voyage, bien des personnes le préfèrent à celui de San-Francisco.

La puissance de la Compagnie du Canal est particulièrement appréciable, dans la période actuelle, parce que l'œuvre a reçu un choc démoralisateur lors des troubles dont l'intérieur du pays a été le théâtre. A la Culebra, un massacre de nègres de la Jamaïque et d'indigènes, a dû procurer de grandes pertes de temps, par la mort et la désertion des hommes. Sur toute la ligne, il y a eu une atmosphère d'excitation semblable à celle que nous avons vue chez nous, aux Etats-Unis, pendant la dernière guerre, alors que l'on discutait plus sur les nouvelles parvenues que sur les affaires. Les travailleurs qui vont à Panama sont assurés de leur liberté, de leur indépendance ; les soldats de notre marine militaire sont capables de rétablir, par la force, toujours, l'ordre troublé, mais ils ne peuvent imposer le travail.

Cependant, à Gatun, le centre principal des intérêts du Canal en ce moment, deux dragues travaillent; on peut les voir creusant le lit du Canal, que des chalands traversent en tout sens.

A Colon, l'activité la plus grande règne dans les bureaux des frères Slaven.

A l'extrémité du Canal, du côté du Pacifique, près de Panama, le dragage profond en mer est en progrès. On voit les remorqueurs à vapeur circulant entre les dragues et le rivage.

Le rédacteur du *Pilot* ayant ainsi donné son impression, explique au lecteur de son journal la partialité malveillante de quelques journalistes américains :

(1) Nos lecteurs remarqueront que cette correspondance date de l'époque où la guerre civile menaçait de s'étendre dans l'Isthme. Depuis lors, la paix a été imposée par les troupes régulières du gouvernement, et sauf l'incident de la Culebra, grave assurément, les travaux n'ont pas été interrompus un instant, sur toute la longueur de la ligne.

Il a été écrit, par des correspondants de journaux, qu'on ne leur permettait pas de voir ce qui a été creusé, ni de se rendre compte de la situation des travaux ; s'ils avaient simplement traversé l'Isthme en chemin de fer, et s'ils n'étaient pas « aveugles comme des pierres », ils auraient certainement vu l'immense somme de travail accompli.

Ce qu'ils ne peuvent savoir, sans doute, c'est comment les ingénieurs, chargés des plans de campagne, se proposent d'agir pour achever complètement le Canal.

Ces ingénieurs pensent qu'ils ne sont pas obligés de donner des explications détaillées sur leurs plans, et je suis d'avis qu'ils ont raison. Les Yankees seront toujours les mêmes, ils sont contrariés, ils ferment les yeux à ce que tout le monde peut voir, parce qu'ils ne sont pas renseignés dès leur premier désir sur toutes les particularités de l'œuvre.

Le correspondant du *Pilot* constate ensuite, qu'à son avis, « il n'y a point d'obstacle qui ne puisse être « surmonté avec un concours suffisant de main-« d'œuvre aidant le travail des machines » et il termine ainsi : « Autant que cela est possible dans un « pays neuf, le matériel est préservé, l'organisation des « sections, des sous-sections et des chantiers est bonne ; « dans les bureaux de la Compagnie, à Panama, la « besogne est expédiée promptement et avec intelli-« gence. »

Ces appréciations d'un témoin indépendant, écrivant à son journal, sans parti pris, dans un moment où, par suite de troubles civils, les travailleurs éprouvaient nécessairement une gêne, où il y avait de l'incertitude quant à la sécurité des communications et où, par suite d'un déplorable malentendu, des ouvriers venaient d'être tués à la Culebra, ont une valeur spéciale. Elles sont une réponse aux attaques de certains journaux dont les rédacteurs n'ont vu l'Isthme et les chantiers que de leur cabinet, ou ne se sont instruits qu'aux récits de mécontents revenus de Panama, déçus dans leurs espérances ou même intéressés à semer la défiance sur l'œuvre d'intérêt universel entreprise et poursuivie dans l'isthme américain.

L'EXÉCUTION DU CANAL DE PANAMA

CONVERSATION DE M. N. MAC KAY AVEC UN CORRESPONDANT DU « BOSTON HERALD »

Le correspondant de New-York du *Boston Herald* a eu, vers la fin du mois dernier, avec M. Mac Kay, l'un des principaux constructeurs de navires des Etats-Unis, une intéressante conversation sur le développement certain qui résultera de l'ouverture du Canal de Panama pour le commerce et la navigation.

Nous extrayons de ce journal le passage suivant :

Les hommes d'affaires doivent être assez sensés pour voir que l'achèvement rapide du Canal de Panama ne peut plus être maintenant mis en doute, et qu'il leur faut agir en conséquence. Il ne faut pas que l'on se trouve dans la même situation que les Anglais à l'époque de l'ouverture du Canal de Suez, situation dont parlait dernièrement le *Courrier des Etats-Unis*, à titre de comparaison. En France, presque personne ne supposait que le Canal de Suez fût infaisable et que, une fois achevé, il ne devînt une voie importante de trafic. En Angleterre, au contraire, l'incrédulité la plus absolue régnait, et elle était si grande que, le jour où le Canal fut inauguré, les armateurs anglais, pour la plupart, ne se trouvèrent pas préparés.

J'imagine qu'une grande partie des attaques publiées contre le Canal vient de personnes qui ne l'ont jamais vu et qui ne connaissent rien de cette vaste entreprise. Beaucoup de ces attaques ont été écrites pour faire le jeu des agioteurs, d'autres dans l'intérêt de quelque autre canal ou de quelque chemin de fer à navires à travers l'isthme, ou des chemins de fer du Pacifique qui traversent notre continent d'un océan à l'autre. La Compagnie de Panama, naturellement, aura à combattre ces sociétés rivales et les millions qui leur servent à établir leur influence jusqu'au jour où le Canal sera ouvert ; mais, à partir du moment où le Canal deviendra une voie achevée, ces lignes de chemins de fer transcontinentales perdront forcément beaucoup de leur valeur. Mon opinion, telle que je la donne, a au moins le mérite de la loyauté et de la franchise. J'ai examiné la question du Canal sur place, et j'ai une longue expérience pratique de ces sortes d'affaires. Je voudrais pouvoir communiquer à la grande famille des commerçants ma conviction intime qui me fait croire à l'achèvement du Canal pour 1888. La Compagnie construit en ce moment d'immenses excavateurs, et elle en fera construire jusqu'à ce qu'elle en ait assez pour achever sa besogne.

CONFÉRENCE D'UN INGÉNIEUR AMÉRICAIN

SUR LE « PROBLÈME INTEROCÉANIQUE »

Nous trouvons, dans l'*Engineering News* de New-York, le compte rendu détaillé, presque la sténographie d'une conférence faite, devant l'*Association américaine pour l'avancement des sciences*, par M. Elmer L. Corthell, ingénieur civil américain.

M. L. Corthell développait devant son auditoire, au point de vue scientifique, les conditions du « problème interocéanique » relativement au projet émis et qui consisterait à transborder les navires eux-mêmes, d'un océan à l'autre, au moyen du chemin de fer traversant l'isthme à Tehuantepec.

Nous n'avons pas à critiquer le projet, encore moins à reproduire ici les arguments de faits, les objections pratiques qui y ont été opposés, mais il nous a paru intéressant de reproduire la partie de la conférence de M. L. Corthell où est exposée la « nécessité » de résoudre le « problème interocéanique ».

Voici ce passage :

Grâce aux progrès de la science et particulièrement aux moyens fournis par la science de *notre* siècle, il est possible de résoudre ce problème d'une façon telle qu'il puisse faire face aux exigences du commerce. Les besoins de l'homme augmentent, mais sa puissance d'y pourvoir augmente aussi.

Le steamer sur l'Océan, la locomotive, le télégraphe et le câble sous-marin ont accompli des merveilles en reliant les contrées éparses de la terre ; mais le progrès même a imposé à la science la solution d'autres questions plus importantes.

Ce doit être une source d'orgueil pour les représentants de la science que de penser qu'ils peuvent fournir les moyens de renverser une barrière qui détourna et Colomb et Cortès de leur ardente recherche des contrées du Pacifique.

Les obstacles les plus sérieux pour le commerce ont cédé devant la science de l'homme — tous excepté celui-ci qui se dresse au centre même du monde — étroite bande de terre qui unit deux continents et qui offre ainsi une barrière non interrompue, s'étendant depuis le pôle Nord presque jusqu'au pôle Sud.

Afin d'apprécier complètement la nécessité d'une communication interocéanique, il faut aller chercher des renseignements dans toutes les questions qui intéressent l'humanité : l'industrie, le commerce, la politique et la religion. Il faut que nous sachions ce que chaque contrée offre aux besoins des autres et par quelles routes passent les produits du monde.

Plus nous multiplierons ces recherches, plus il en ressortira que les libres relations d'échange sont considérablement gênées par l'obstacle interocéanique qui se dresse devant nous.

Les chemins de fer transcontinentaux ont traversé le continent, mais ils ne peuvent suffire pour transporter une quantité considérable de produits volumineux.

Le chemin de fer de Panama peut le faire moins encore, à cause des lourdes dépenses de transbordement. Les céréales du Pacifique passent toujours par le cap Horn, en faisant un voyage de 16,000 milles, et d'autres produits de l'agriculture, des produits manufacturés suivent des routes longues et dispendieuses. Nos manufacturiers, qui produisent plus de 5 *billions* de dollars (25 milliards de francs) par an, — et n'exportent qu'environ 2 0/0 de ce chiffre — ne peuvent participer aux 2 *billions* de dollars (10 milliards de francs) de commerce des contrées de l'extrême Pacifique.

Les marchandises ne peuvent aller vers l'Est, car là elles ont à lutter avec des marchandises moins chères, qui passen par des routes plus courtes.

Pendant quatre cents ans l'attention du monde a été attirée vers l'isthme américain. Des Gouvernements, des Compagnies et des particuliers l'ont étudié, exploré, ont fait des plans et des projets, mais rien n'en est résulté. Les hommes d'Etat américains, depuis Jackson jusqu'à Arthur, ont recommandé l'importance et la nécessité du percement de cet isthme.

Le Superintendant de la « Central and South American Telegraph Company », qui a fait poser par le steamer *Retriever* un second câble télégraphique de l'île Pedro Gonzalez à Panama, afin de faciliter les transmissions, a adressé au *Panama Star and Herald* la lettre suivante :

A bord du steamer *Retriever*, baie de Panama, 4 septembre 1885.

A l'éditeur du STAR AND HERALD,

Permettez-moi, à l'occasion de l'achèvement des travaux de réparation nécessités par le câble, et de l'organisation d'un nouveau service qui, les fonctionnaires de notre Compagnie l'espèrent, offrira des facilités télégraphiques plus importantes aux habitants de l'Isthme et de la côte, d'exprimer, par l'intermédiaire des colonnes de votre journal si répandu, les profondes obligations dont je suis redevable envers les fonctionnaires de la Compagnie du Canal de Panama, pour le concours généreux qu'ils nous ont prêté en temps voulu.

En établissant les nouvelles communications, nous avons rencontré des ennuis considérables et parfois des difficultés imprévues. Par un accident qui probablement ne pouvait être évité, une des dragues de la Compagnie du Canal a cassé le câble; mais en se rendant à toutes nos suggestions pour la sécurité du câble, en offrant toutes les facilités pour les nouveaux travaux, en réparant toutes les avaries occasionnées à la partie brisée, en montrant un bienveillant empressement à satisfaire notre désir d'user de ses bateaux, chalands, remorqueurs et clapets, la Compagnie du Canal a mérité notre plus vive reconnaissance. Je ne puis trop vanter ses généreux efforts pour faciliter à la Compagnie du câble le travail qu'elle vient de terminer avec un plein succès et je ne puis quitter l'Isthme sans lui payer publiquement ce tribut de mes remerciements les plus chaleureux.

GEORGE WEST,
Superintendant général de la « Central and South American Telegraph C°. »

LES PORTS DU PACIFIQUE

PORTS DU PÉROU

TAMBO DE MORA — LES CHINCHAS — CERRO AZUL

A deux milles et demi au Nord du port de Pisco, débouche un cours d'eau appelé rivière de Pisco, dont les eaux deviennent torrentueuses en été et laissent leur lit presque à sec pendant l'hiver. C'est au-dessus de cette embouchure que s'élèvent les hauteurs de Caucato, dominant un petit port naturel formé par une courbe de la côte. Ce mouillage, auquel on a donné le nom de port de Caucato, présente un fond de 7 à 9 mètres, à un mille du rivage. Il ne sert guère qu'à l'embarquement des produits de la hacienda de Caucato et au débarquement des machines agricoles et des engrais.

C'est un abri peu sûr, où le service se fait ordinairement par des chaloupes amenées de Pisco.

A partir de Caucato, la plage basse et sablonneuse court l'espace de neuf milles, jusqu'à l'embouchure de la rivière de Chincha, au Nord de laquelle se trouve un port de création récente qui a reçu le nom de Tambo-de-Mora. C'est par là que s'embarquent les vins, les eaux-de-vie, les cotons, le sucre et les nombreux produits de la fertile vallée de Chincha. Le fond, sur vase, varie de 6 à 9 mètres à une distance de 600 mètres de terre ; le mouillage est sans abri contre la houle, ce qui rend difficile la manœuvre des embarcations. Ce port est surtout fréquenté par les navires qui s'occupent du commerce des vivres et des fruits pour le Callao, car la vallée abonde en toute espèces de volailles, de légumes et de provisions fraîches. La petite ville, jusqu'à présent peu peuplée, est en communication télégraphique avec la capitale.

C'est au large, en face de la vallée de Chincha et sur le même parallèle, que se trouve le groupe des îles de Chincha, composé de trois îles principales, désignées sous le nom d'îles du Nord, du Milieu et du Sud, suivant leur situation respective, et de quelques îlots avoisinants.

Elles avaient été longtemps inhabitées et sans importance, jusqu'au jour où le Gouvernement péruvien reconnut la grande valeur du guano qu'elles contenaient, et se mit à exploiter ces avantages. Elles furent depuis lors, pendant de nombreuses années, la source principale de la richesse nationale ; car on en a extrait, au profit de l'Etat, pour tous les pays du monde, d'énormes quantités de guano, cet engrais précieux pour l'amélioration des terres.

La qualité supérieure du guano des îles de Chincha provenait de l'absence totale de pluie sur ce point ; car l'ammoniaque, qui constituait l'un de ses principaux éléments, s'y était conservé dans toute sa force.

Les gisements des îles du Nord et du Milieu étaient déjà totalement épuisés en 1870 ; l'île du Sud en possédait encore quelques milliers de tonnes qui furent rapidement exportées, dans les trois années suivantes ; de

manière qu'en 1873 l'exploitation des guanos se trouvait localisée sur de nouveaux gisements situés : dans les îles de Lobos de Tierra, près de Piura ; Lobos de Afuera près de Lambayeque ; Macabi et Guanope, au large de Trujillo ; ainsi que dans les mamelons de Huanillos et de Pabellon de Pica, dans le Sud. En 1878, au moment où la guerre vint troubler le mouvement économique du Pérou, ces divers dépôts étaient eux-mêmes à moitié épuisés par l'exploitation active et disproportionnée qui en avait été faite pendant les cinq dernières années.

Le gaspillage des gisements pendant les hostilités, les exportations régulières et clandestines auxquelles on s'est livré, enfin la cession de territoire à laquelle s'est vu obligée la République péruvienne, permettent de considérer comme à jamais perdues pour elle les ressources immenses que lui avait assurées pendant un demi-siècle l'exploitation de ses guanos.

Il n'est pas sans intérêts de démontrer par quelques chiffres, puisés aux renseignements officiels, l'énorme importance qu'avait acquise cette exportation :

L'extraction et l'exportation de guano des îles de Chincha avait été, de 1841 à 1853, de 2,664,125 tonnes.

En 1853, l'ingénieur M. Faraguet, commissionné par le gouvernement du Pérou, procéda à la *cubature* du guano contenu dans l'île du Nord; tandis qu'une autre commission procédait à la même opération dans les îles du Milieu et du Sud. Le résultat accusait :

Ile du Nord . . .	4.189.477 tonnes	
Ile du Milieu. . .	2.505.948 —	
Ile du Sud. . . .	5.680.675 —	12.376.100 tonnes

En 1872, effrayé du trop rapide épuisement des dépôts naturels des îles de Chincha, le gouvernement fit procéder à une sérieuse reconnaissance et à une *cubature* rigoureuse des derniers gisements mis en exploitation. Cette opération, pratiquée par le commandant du *Pétrel*, sir W. Cookson, donna les résultats suivants :

Huanillos	900.000 tonnes	
Punta de Lobos .	2.000.000 —	
Pabellon de Pica.	4.500.000 —	7.400.000 —
Ensemble		22.440.225 tonnes

La vente moyenne du guano a été, pendant les vingt dernières années, de 380 à 400.000 tonnes, par an, en Europe; soit, avec les Etats-Unis, la Chine et autres lieux, environ 500,000 tonnes.

Le prix brut moyen a été de 12 liv. 10 sh., soit de 312 à 315 fr. la tonne.

En prenant pour base ce prix de vente et en ventilant tous les frais de transport et toutes les charges de la consignation, on peut calculer que chaque tonne de guano a laissé au gouvernement péruvien, en moyenne, un produit de 5 liv. st , soit 125 fr. (environ 2 millards 805,028,125 fr.) donnant lieu à un mouvement commercial de 7,068,670,875 fr.)

Au-dessus de la vallée de Chincha, le littoral se prolonge avec des falaises de 125 à 150 mètres, suivant la mer. A 24 mille environ s'offre la vallée de Canete, l'une des plus riches de la côte péruvienne. Des plantations abondantes la couvrent de toutes parts jusqu'à l'extrême horizon, et de nombreuses usines sont disséminées au milieu de cette riche végétation. La culture principale est la canne à sucre, qui donne le meilleur sucre du Pérou et une importante quantité de *chancaca* et de rhum. Il s'en fait des exportations considérables pour le Chili, la Californie, l'Australie et divers points du globe. On y élève beaucoup de volailles domestiques et de nombreux troupeaux.

C'est à la limite nord de la vallée que se trouve, au pied d'une colline isolée appelée Cerro-Azul, la petite crique qui porte le même nom. Le fond y est de roches, sur 9 à 12 mètres d'eau, à 1,000 mètres de la côte ; un assez fort ressac s'y fait toujours sentir. Un môle en charpente facilite le débarquement des marchandises ; quelques magasins d'entrepôts s'élèvent sur la plage, et un chemin de fer relie les haciendas de la Quebrada et de Casablanca, pour l'exportation de leurs produits.

La petite ville de Cerro-Azul est construite au fond de la crique. On y trouve, comme à Canete, bourg voisin distant de 5 milles environ, toutes sortes de provisions fraîches et de fruits variés. Le principal commerce consiste dans les exportations de sucre, de marquettes de chancaca, d'eau-de-vie, de rhum, d'alcool, de coton et d'autres produits de la contrée. Le port de Cerro-Azul est en communication télégraphique avec le Callao et Lima.

LA SPÉCULATION

Extrait de « la Petite République française ».

On nous demande souvent de déterminer les raisons pour lesquelles des valeurs industrielles, comme le Suez et le Panama, sont le jouet des spéculateurs.

Les correspondants qui nous adressent cette demande estiment que par leur nature même, ces titres devraient être tenus en dehors de la spéculation. Dans leur esprit, la cote de l'action du Canal de Suez ne devrait dépendre que de la progression ou de la moins-value des recettes. Et du moment que celles-ci se maintiennent prospères, alors que les voies de communication du monde entier subissent les effets d'une crise générale sans précédents, il leur paraît que l'action devrait gagner, de jour en jour, des cours plus élevés, sinon rester stationnaire. La baisse, lorsque baisse il y a, leur est inexplicable.

Pour les valeurs de Panama, la raisonnement est à peu près le même.

Les actionnaires et les obligataires touchant des intérêts fixes, rémunérateurs, ne devraient, écrit-on, se préoccuper que de toucher leurs revenus et attendre, avec l'achèvement du canal, l'ère des bénéfices.

C'est ainsi qu'ont procédé tous les actionnaires et obligataires du Canal de Suez, jadis demeurés fidèles à leurs titres, malgré les attaques les plus violentes, les bruits les plus absurdes, créés et prônés par une spéculation spéciale, n'ayant pour but, comme le disait si bien M. Ferdinand de Lesseps, « que d'accaparer des « titres dont ils appréciaient parfaitement la valeur ».

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 14 octobre 1885.

(Opp. 380). — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 243,828.

(Opp. 381). — Sur un coupon n° 10 (échéance du 1er janvier 1886) d'action au porteur n° 506,654.

(Opp. 382). — Sur un coupon n° 9 (échéance du 1er juillet 1885) d'action au porteur n° 246,034.

(Opp. 383). — Sur un coupon n° 2 (échéance du 1er octobre 1885) d'obligation 4 0/0 au porteur n° 193,033.

(Opp. 384). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 15,549 pour six actions.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 octobre 1885.

(Opp. 242). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 182,168.

(Opp. 281). — Sur deux coupons n° 5 (échéance du 15 janvier 1885) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 36,731, 36,732. — Sur quatre coupons n°8 (échéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur nos 211,641 à 211,643, 492,476.

(Opp. 360). — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, nos 120,309 à 120,312.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de janvier 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	TEMPÉRATURE MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	21°8	32°4	27°5	77 5	22mm4	8
Gamboa..	15 8	31 2	24 3	75 4	5 0	2
Naos.....	20 0	31 0	25 2	76 3	14 0	1
Totaux.	57 6	94 6	77 0	229 2	41 4	11
Moyennes	19 2	31 5	25 7	76 4	13 8	4

La température moyenne dans l'Isthme a baissé de 0°8 par rapport à décembre, mais cet abaissement n'est sensible qu'à Naos ; à Colon, la température s'est maintenue absolument au même chiffre qu'en décembre, tandis que l'abaissement n'a pas été moindre de 1°9 à Naos. La marche décroissante de la température, de Colon à Naos, qui avait déjà commencé en Novembre, s'est accentuée en janvier. Quant aux écarts journaliers, à peu près les mêmes à Colon et à Naos, ils sont considérables à Gamboa, ce qui s'explique par la situation de ce point à égale distance des deux côtes.

L'abaissement de température, de décembre à janvier, est surtout marqué pour l'eau de la mer à Naos, où il est de 3°,8, tandis qu'il est seulement de 0°,7 à Colon. Cette particularité tient évidemment aux deux grands courants, l'un septentrional, l'autre équatorial, dont les eaux baignent les côtes de l'Isthme, dans le Pacifique d'une part, dans la mer des Antilles de l'autre, la différence de température de ces deux courants devant être accentuée, surtout à cette époque de l'année. On comprend en même temps que cette différence influe sur la température de l'air, qui, par suite, est plus élevée à Colon qu'à Naos, la température moyenne de l'eau de la mer étant de 26°,4 à Colon, 21°,7 à Naos.

L'humidité, qui avait fortement diminué de novembre à décembre, a éprouvé à Colon une hausse assez sensible de décembre à janvier, hausse qui a fait disparaître ce qu'avait d'anormal la baisse de décembre.

La quantité de pluie tombée dans l'Isthme est insignifiante, la saison sèche étant bien établie depuis le commencement de décembre.

On peut dire que le niveau du Chagres est demeuré fixe, sauf une descente très régulière, d'environ 1 décimètre à Gamboa, 3 décimètres à Buhio-Soldado, du commencement à la fin du mois.

Le régime du vent est d'une uniformité presque absolue dans tout l'Isthme. L'alizé souffle à peu près constamment avec une direction nord. Cependant, la direction nord-ouest se présente quelquefois, surtout à Naos, et aussi la direction nord-est, surtout à Gamboa. En ce dernier point aussi, les calmes sont toujours assez fréquents la nuit.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	0m08	0m 47	0m 38
Naos....	— 0 40	5 73	6 10

Ces mouvements sont un peu plus forts qu'en décembre, sans cependant avoir rien d'anormal. Ils ont suivi de près la pleine lune du 1er.

PAYEMENT

DU DEUXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 3 0/0

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 7 fr. 50), échéant le 15 octobre 1885, sera payé à partir du jeudi 15 octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 029, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

Le Gérant : Pourtet.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 58428

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 OCTOBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
1er octore. . .	416.25 417.50 418.75 416.25 417.50 416.25 417.50	en liq. : 418.75 au 15 : 418.75	348 345	218 217 50 216 218	274 273 272 274 272.50 273
2 — . . .	418.75 417.50 418.75 420 417.50 418.75 417 50	en liq. : 418.75 au 15 : 417.50	350 347 50	220	273 273.25 273.50 273.75 274 273.50
3 — . . .	397.50 395 393.75 395 393.75 392.50 397 50 395 396.25 393.75 392.50	en liq. : . . au 15 : 397.50	340 335 332.50 335 340 335 340 335 337.50 340	212.50 210 215 213.75 215 213.75	265 262.50 261 260 261 260 262.50 261 262 265
4 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
5 — . . .	397.50 396.25 395 393.75 395 397 50 398.75 400 398.75	en liq. : ... au 15 : 392.50	340 342.50 345 340 337.50 336.25 335 332.50 335.50 333.50 334 330.25	217.50 219 217.50 216 216.50 216 215.75 215.50 215.50 215.25 219 218	265 264 264.50
6 — . . .	403.75 405 402.50 401 25 400 398.75 397.50	en liq. : ... au 15 : 401.25	340 337.50 335 332.50 331.25	213 215 216 213	262.50 261.25 262.50
7 — . . .	395 [illegible].75 392.50 391.25 390 392.50 390 388 75 387 50 388.75 390 388.75	en liq. : ... au 15 : 393.75	335 331 330 327.50 326 330 331	215 217.50 215 214 213.75	262.50 265 261.25 261 260 262.50 261.25 260 264 263.75
8 — . . .	370 368 75 367.50 368.75 370 372 50 375 371.25 372.50 370 368 75 371.25 372.50 375 377.50 380 382.50 380	en liq. : .. au 15 : 367 50	330 331 332 330 329	210 208.75 207 206 205 204.50 204 203.50 203 204 205 206.50	260 255 254 252.50 251 255 252 256 255.50 254 256 260
9 — . . .	380 378.75 377.50 380 381.25 382.50 382.75 382.50 383 75 381.25 382 50 383.75	en liq. : ... au 15 : 381.25	328.75 326 325 323 322 321 320 326 327 328.75 330	207.50 207 206.50 207.50 208 207.50 208	260 258.75 257.50 256.50 258.75 260
10 — . . .	383.75 382.50 383.75 385 382.50 383 75 382.50 381.25 380 381.25	en liq. . . au 15 : 385	330 329 330 328.75	207.50 207 206.50 206 205	260 258.75 258 257.50 257 256 255 254.50 254 253.50 253 254 255
11 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
12 — . . .	380 378.75 380 382 50 383.75 385 382.50 380 377.50 276.25 275	en liq. : ... au 15 : 380	328.75 328 327.50 327 326.25 326	205 205.50 206 205 204 253.50 205	252 250 252 251 250 249 248 247 246 245 242 247 248 248 50 249 249.25
13 — . . .	370 371.25 372.50 371.25 370 372.50 371 25 370 368.75 367.50 270 271 25 272.50	en liq. : . . au 15 : 367.50 372.50	315 310 307.50 305 302 315 311 312 315	202.50 202 201.50 201 200.50 201.50 202 202.50 201.50 202.50	242.50 242 241.50 240 241 240 239 240
14 — . . .	366.25 267.50 368.75 366.25 365 367.50 368.75 370 365 366.25 367.50	en liq. : ... au 30 : 362.50 371.25 362.50 365	305 302.50 305 307.50 308 308.75 307.50	200 199 198.75 198 200	238 236 235 236 237 236 235 234.75 234.50 234 233.50 234 235

6e Année. — Numéro 149. Dimanche 1er Novembre 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

AUX ACTIONNAIRES
DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE

Paris, le 30 *octobre* 1885.

Messieurs,

Des malveillants et des spéculateurs ont essayé, pendant ces derniers mois, d'inquiéter les Actionnaires et les Obligataires du Canal de Panama.

Les Actionnaires et les Obligataires ont parfaitement compris le but des brochures, des correspondances, des attaques de toute sorte dont ils ont été accablés.

Je me suis abstenu de relever les insultes, les diffamations et les mensonges, parce que j'étais certain que mes associés ne se laisseraient pas intimider, et que les faits se chargeraient de répondre à nos adversaires financiers.

La moitié seulement du capital de l'Action ayant été versée jusqu'ici, ces adversaires, qui savaient les immenses préparatifs faits dans l'Isthme, ont prétexté, en dernier lieu, l'imminence d'un appel de 125 francs par Action, pour engager des opérations en baisse à la Bourse de Paris. D'autres, comprenant qu'un tel appel de fonds était une chose prévue, normale, favorable au crédit de notre œuvre — car elle prouve que l'entreprise entre dans la période de l'achèvement définitif des travaux de creusement — cherchaient à faire croire qu'aucun appel de fonds ne serait décidé par le Conseil et qu'une grande émission d'Obligations aurait lieu.

La vérité est, fort heureusement, que le moment est venu où toute notre prévoyance financière doit s'exercer, parce que nos chantiers vont entrer en plein travail, de telle sorte que le Canal soit achevé dans les délais annoncés.

Certes, de grands efforts seront encore nécessaires pour arriver exactement aux dates fixées, et je me propose d'aller personnellement à Panama, en janvier prochain, inaugurer en quelque sorte la période d'exécution finale.

Il en fut ainsi, à Suez, pour le creusement du Canal. La période de pleine exécution, d'exécution finale, ne fut inaugurée qu'après que les entrepreneurs eurent complètement terminé leurs grandioses installations.

On disait alors : « Vous avez 75 millions de « mètres cubes à enlever pour creuser le Canal maritime; vous avez mis 9 ans à enlever 25 millions de mètres cubes; il vous faut donc encore « 18 à 20 ans pour enlever les autres 50 millions « de mètres. »

Nous répondions : « L'enlèvement du cube n'est « rien comparé au travail des installations; quand « les machines sont une fois en marche, c'est fini; « les machines sont toutes en marche, donc le Canal est achevé. »

Et en effet, *en deux ans*, les 50 millions de mètres cubes restants furent enlevés, et le Canal maritime de Suez fut exactement ouvert à la grande navigation à la date fixée, le 17 novembre 1869.

Il faut qu'il en soit de même à Panama.

Dès que toutes les machines seront en fonctionnement, on verra se renouveler ce qui s'est passé à Suez.

C'était pour nous trouver en mesure de faire face aux exigences de cette période d'exécution finale, de répondre aux demandes des entrepreneurs, à qui chaque mètre cube enlevé doit être aussitôt payé, que nous avions réservé l'appel des sommes à verser sur les Actions.

Et c'est en prévision de l'activité des chantiers, que nous demandons au Gouvernement de la République de nous autoriser à émettre, sous forme d'Obligations à lots, les 600 millions de francs qui nous sont indispensables pour achever notre œuvre dans les conditions du programme du grand Congrès International de 1879.

Le Conseil d'Administration de la Compagnie, sur ma proposition, a décidé, dans sa séance de ce jour, qu'un versement de 125 francs serait appelé sur les Actions. Les Actionnaires, aux termes des Statuts, devaient être prévenus trois mois à l'avance de ce versement, qui s'effectuera du 1er au 5 février 1886.

Indépendamment de cet appel de 125 francs par Action, des émissions d'Obligations jusqu'à concurrence des 600 millions autorisés par un vote de l'Assemblée, s'imposeront ensuite : ce sera la preuve que, répondant à notre confiance et tenant d'ailleurs les engagements qu'ils ont pris, nos entrepreneurs nous réclameront le payement d'assez de cube mensuel pour que le Canal soit achevé en 1888.

Quoiqu'on ait pu dire ou imprimer, les conditions de l'entreprise du Canal de Panama ne se sont pas modifiées. S'il en était autrement, je serais le premier à le dire.

Il s'agit d'ouvrir un passage à cette navigation de 7 millions 1/2 de tonnes prévue par le Congrès international de 1879 et qui attend l'ouverture de la voie nouvelle, transit devant procurer une recette annuelle de 112 millions de francs.

C'est ainsi que se justifiera cette parole, qui date du Congrès international de 1879 : *Le Canal de Panama coûtera le double et rapportera le triple du Canal de Suez.*

Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

Par décision du Conseil d'Administration, il est fait un appel de 125 francs par Action de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 1er au 5 février 1886.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er février 1886.

Ainsi que nous l'avions annoncé à nos lecteurs, nous résumons ci-après, aussi complètement que possible, les Rapports transmis à l'Administration sur les travaux exécutés dans l'Isthme pendant le mois d'août.

A COLON, le bassin de radoub en construction a été tenu à sec pendant tout le mois, malgré les pluies. L'entrepreneur, chargé de l'exécution des maçonneries du bassin, avait été invité par la Direction à commencer les travaux. Des ouvriers travaillaient au creusement de la rigole.

L'entreprise *Papadopulo*, — dérivant le Chagres entre les piquets 800 et 900, — a maintenu en travail pendant le mois, et dans des conditions satisfaisantes, une brigade de cinquante hommes en moyenne.

Une grande drague américaine, marchant de Colon vers le Mindi, draguait en approfondissement à une profondeur de 6 à 7 mètres, avec un papillonnage de 35 mètres. L'avancement de cet appareil a été, en août, de 469 mètres, bien qu'une nécessité de réparation au long couloir et à la chaudière, soit venu l'interrompre le 18 août. Du 1er au 18, cette drague a enlevé 23,400 mètres cubes.

Une seconde grande drague américaine, qui se trouvait au kilomètre 1,361 le 1er août, atteignait, le 31 août, le kilom. 2,226 ayant, sur ce parcours de 865 mètres, élargi le canal de 10 mètres, à une profondeur de 6 à 7 mètres. Le cube donné par cet appareil, pendant le mois, a été de 41,000 mètres.

L'entreprise *Plona*, chargée de travaux de maçonnerie pour la construction des caniveaux, en a exécuté 200 mètres dans le mois.

L'entreprise *Dreyfous*, chargée de la reconstruction du wharf n° 5, a eu moins d'activité en août qu'en juillet. Cependant, des longines ont été posées du côté nord, sur toute la longueur du wharf ; 10 pieux nouveaux ont été battus, et une partie de la ferme a été montée.

Une drague (n°2) a été déhâlée le 4 août, au kil. 4 pour marcher en draguant, vers le Mindi, avec 3 mètres de profondeur et un papillonnage de 30 mètres. Cet appareil a avancé de 93 mètres 35 en août, donnant 9,400 mètres cubes de déblais.

Des réparations au débarquement flottant de cette drague avaient imposé, pendant le mois, 221 heures 19 minutes d'arrêt.

La drague marine n° 5 était en réparation.

La drague de 180 chevaux n° 8 avait été remorquée, le 16 août, vers un point où se trouvait un banc de tuf, pour l'enlever. Sur place, les modifications au papillonnage et à la chaîne d'avancement, nécessitées par ce genre de travail, avaient été aussitôt commencées.

Dans la portion de la rigole comprise entre le kil. 3,380 et 3,420, un dispositif de mines était terminé le 4 août. « L'explosion, provoquée par un chargement de 1,400 kilog. de dynamite, dit le rapport, a donné des résultats très satisfaisants. »

Les travaux d'appropriation pour l'extension des chantiers se continuaient : « la construction du cavalier, dit le rapport de la section, ainsi que le déboisement, le dessouchement et le nettoyage du terrain, ont marché avec beaucoup d'activité. »

Relativement au service des eaux, le Rapport s'exprime ainsi : « le service a très bien fonctionné durant le mois ; l'eau a été fournie en abondance, tant au terre-plein qu'au service des locomotives et des dragues. »

Six équipes, « formant une moyenne de 106 hommes », assuraient le service de pose et relevage des voies.

En août, la voie principale a été remise en bon état, toutes les traverses et tous les rails détériorés ont été remplacés et la voie a été relevée sur toute sa longueur. La voie du bassin de radoub a été bourrée et élevée au niveau des autres voies. A Fox-River une nouvelle voie a été posée, parallèlement à l'ancienne, en face du débarquement. De Fox-River au wharf 10, les voies ont été ballastées et nivelées. Toutes les voies de garage, enfin, ont été soigneusement entretenues.

La *Carrière de Bohio Soldado* a fourni, en août, 65 cars de pierres.

L'*atelier de charpente* a été employé, pendant 6 mois, à mettre en place, à Monkey-Hill, un hangar d'abri ; à confectionner une plate-forme au musoir du terre-plein, pour le montage d'un malaxeur à fabriquer le mortier, et à la construction de caissons pour les blocs.

A GATUN, les pluies intenses et le grossissement des cours d'eau en résultant ont considérablement gêné, en août, l'entreprise *Wiesler et Legrot* chargée de dériver le Rio-Trinidad. La drague n° 1 est restée en réparation. Les remorqueurs de la drague n° 2 ont été éprouvés par l'intensité du courant. Ces appareils ne parvenant que difficilement à exécuter les mouvements nécessaires par le déchargement des clapets qui, obéissant mal au gouvernail, venaient frapper les remorqueurs, leur faisant des avaries. Cependant, le chantier n'a pas été arrêté; il a donné 16,000 mètres cubes environ. Une grande drague américaine (de l'*American Dredging and Contracting Company*), à la dérivation du Gatuncillo, travaille dans un terrain composé en grande partie de terre glaise. La drague devait rencontrer un terrain semblable jusqu'à 300 mètres de son champ d'action, et trouver ensuite un terrain meilleur ; cet appareil a avancé, en août, de 199 mètres, donnant 32,500 mètres, soit 2,000 mètres de plus qu'en juillet.

Une autre drague américaine, sur ce point, avançait de 658 mètres en 23 jours, donnant un cube de 109,253 mètres. C'est le plus beau résultat obtenu jusqu'ici par un seul appareil.

Cette drague avait à avancer encore de 850 mètres pour arriver au Mindi. « Sans nul doute, dit le Rapport, si aucun accident ne se produit, nous aurons atteint le chantier dans un mois et demi. »

L'augmentation du cube fourni en août par cette drague, sur juillet, est de 30,000 mètres.

Une troisième drague américaine, du même type, venait d'être installée. « Ce n'est que depuis le mois d'août que cette drague travaille, dit le Rapport ; il n'est pas encore permis de porter sur elle un jugement définitif, car elle vient, pour ainsi dire, de traverser une période d'essai. Tout laisse à supposer qu'elle donnera de très bons résultats. Des éboulements du cavalier ne sont pas à craindre, à cause de la longueur du long couloir et on pourra affronter, avec cet appareil, des berges de 4 à 5 mètres d'élévation. »

Bien qu'en période d'essai, cette drague a donné, en août, 23,702 mètres cubes.

Au chantier du *Mindi*, les installations de plans inclinés destinés à faciliter l'enlèvement des déblais rocheux se continuaient.

Divers travaux avaient été exécutés en août dans cette section, notamment la pose et l'entretien de la grande voie du Mindi, l'organisation d'nn service de pompes à vapeur, le transport du matériel flottant, la préparation du terrain pour les dragues, l'arasement des terres, la construction du cavalier, la création d'une voie d'accès, etc.

A BOHIO, une crue du Chagres (qui a atteint un jour la cote de 7 mètres 40) et les pluies fréquentes n'ont pas permis, en août de travailler audessous de la cote 6. L'entreprise *Tanguy* se présente donc en diminution de 1,500 mètres cubes environ sur le résultat de juillet.

L'entreprise *Geoffroy et Musnier*, a, malgré les pluies persistantes, continué le décapement à l'excavateur. Les crues subites « ont rendu très difficiles sur plusieurs points, dit le Rapport, les chantiers au petit et au gros matériel ». Ce chantier a également présenté une diminution de cube de 1,000 mètres environ.

L'entreprise *Trottet* a terminé l'installation de son chantier au Decauville, et le travail a commencé le 5 août « par l'élargissement de la cunette primitive. » Deux nouvelles attaques avaient été faites.

L'entreprise *Artigue et Sonderegger* a été considérablement gênée par les crues et les pluies. Le travail a dû être entièrement interrompu entre le kil. 25,900 et le kil 26,300. Cependant un excavateur a été maintenu en fonctionnement. Son cube a été faible : 1 200 mètres environ.

Le chantier à la Butte a bien marché : « la cote 50 a disparu. dit le Rapport, et on travaille au dressage des talus. »

Les travaux au gros matériel, aux cotes 12 et 20, tant du côté de Colon que du côté de Panama, continuaient.

Le puits destiné à recevoir les déblais de la cote 28 et creusé dans la galerie percée à la

cote 12, terminé, était en pleine utilisation. « Le chargement des wagons se fait très bien, dit le Rapport, et le résultat obtenu a déterminé les entrepreneurs à reprendre le percement de la galerie.

L'ensemble de l'entreprise, très éprouvée par la saison en août, n'a présenté, sur juillet, qu'une diminution de 7,000 mètres.

L'*Entreprise Gay* continuait et se développait. Un manque d'ouvriers sur ce point avait un instant entravé la marche du travail « qui était assez bonne » dit le Rapport.

Une nouvelle attaque, vers la cote 15, avait été faite. L'attaque de la cote 19 avait été agrandie.

Cette entreprise n'a eu qu'une diminution de 1,100 mètres sur juillet.

L'exploitation de la *Carrière de Bohio* a donné en août, 144 cars de pierre pour Colon et 16 pour Panama.

Les travaux généraux de la section ont compris : des entretiens de voies de campement et d'accès aux entreprises ; l'exécution de remblais et creusement de fossés pour l'écoulement des eaux ; le dégagement du pont et de ses abords des débris et troncs d'arbres charriés par les crues, etc., etc.

A TABERNILLA, la saison n'a pas permis à l'*entreprise Sosa et Diaz* de poursuivre, en août, les déboisements dans la dérivation du Chagres (rive gauche).

L'*entreprise Cauro* travaillait à son plan d'attaque, « qu'elle doit fournir à bref délai », dit le Rapport.

Dans l'ensemble de la section, le terrain a été réglé « pour l'installation des chantiers des transporteurs » ; les voies de service ont été relevées et entretenues ; la gare a été débroussaillée, clôturée, et le matériel rangé ; l'étude définitive de la dérivation du Chagres (rive gauche), entre le kil. 33 et le kil. 36 a été terminée. L'axe du Canal a été repiqué sur certaines parties, etc.

A SAN-PABLO, les chantiers de l'entreprise *Lousteau-Lalanne* ont continué à souffrir des mauvais effets de la saison : « Le chantier n° 1, dit le Rapport, le plus favorisé de tous, a pu compter 23 journées plus ou moins incomplètes. Au chantier n° 2, il a été impossible d'utiliser le grand matériel, dont la voie de décharge est restée en réparation tout le mois. Néanmoins, ce chantier a pu fournir 17 journées de travail au matériel Decauville. Le chantier n° 3 n'a pu être remis en exploitation qu'à partir du 11 août. Quant au chantier n° 4, inondé, on n'a pu y travailler que quatre jours. Dans des conditions si défavorables, le cube produit ne pouvait être qu'excessivement faible. »

Le chantier de la Cunette, dont les travaux avaient dû être suspendus, à cause des pluies, en juillet, a pu être exploité pendant 18 journées d'août.

L'*entreprise Métivier et Rochet* « luttant énergiquement contre les difficultés de la saison, dit le Rapport, a pu, avec une moyenne de 392 hommes présents sur les chantiers, maintenir la marche progressive de sa production journalière. Son cube moyen, qui était à peine de 1,000 mètres par journée de travail pendant la première moitié du mois d'août, a passé à 1,500 mètres avant la fin de la deuxième décade. La production totale du mois n'est donc pas inférieure à celle de juillet. »

Les travaux d'ensemble de la section ont consisté en la construction d'un chemin d'accès à l'entreprise Métivier et Rochet.

A GORGONA, *l'entreprise Percepied* n'a pas pu reprendre le travail au gros matériel, en août, à cause de la détérioration, par les pluies, des voies de décharge. Cependant « l'amélioration constatée en juillet, dans la marche générale des travaux de cette entreprise ne s'est pas démentie pendant le mois d'août ».

Les travaux ont été activement poussés sur les chantiers de « Juan Grande ». Il y a eu quatre attaques entre le kilom. 40 et 40, 120, la première à la cote 11, la deuxième à la cote 17, la troisième à la cote 11, la quatrième à la cote 13 ; entre les piquets 40-280 et 40-440, 8 attaques aux cotes 14, 16 et 18. Les difficultés du transport des travailleurs par le Chagres, grossi par les pluies, ont nui au développement en août, du chantier de la « petite boucle » où 4 attaques ont été faites a la cote 13. Le chantier de la « grande boucle » a trois attaques, aux cotes 11, 15, 16.

Dès le retour de la bonne saison, ces entrepreneurs seront en mesure, on le voit, de développer largement leurs opérations. Ils ont d'ailleurs utilisé la saison de chômage, pour compléter ou étendre, dans ce but, leur organisation. « Pendant toute la durée du mois, dit le Rapport, l'entrepreneur a fait travailler au ripage et à la réparation des voies par le gros matériel. Il a fait monter un réservoir à la cote 11, pour alimenter plus tard l'excavateur n° 9. Il a également commencé l'installation à la cote 14, d'une pompe à déblais qu'il se propose d'essayer prochainement ».

L'entreprise Thirion a pu doubler son personnel en août, et le cube extrait a augmenté dans une proportion équivalente. Ce résultat « est dû sans doute, dit le Rapport, au retour de l'entrepreneur, qui vient de reprendre en personne la direction de ses chantiers. On y remarque déjà une organisation meilleure, une plus grande activité. »

A MATACHIN, la voie de la cote 30 a été réparée pour y établir un autre chantier au grand matériel, et la voie dans la cunette a été ripée. Des réparations nécessitées aux grandes voies de « Santa-Cruz ont nui aux travaux dans cette partie de l'entreprise. Mais, là, les aménagements étaient terminés fin août et l'entrepreneur comptait, si les pluies le permettaient, entrer en plein travail dès septembre.

A OBISPO, *l'entreprise Bona frères* a souffert, en août, d'un manque d'ouvriers. Les entrepreneurs ayant cru devoir attribuer cet incident imprévu à un manque de provisions, ont immédiatement ordonné l'achèvement d'une nouvelle cantine. Le Rapport fait remarquer, toutefois, que « la comparaison des résultats obtenus par les opérations

faites sur le terrain à l'expiration de chacun des mois de juillet et d'août est plutôt à l'avantage du dernier. »

L'entreprise Muraccioli, a porté son principal effort, en août, aux chantiers de la Corosita ou « les difficultés, dit le Rapport, croissent avec la profondeur de la fouille. Les travailleurs ont atteint le banc de rocher compact, formé de grès siliceux », qu'il faut attaquer à la mine. »

Vers la fin d'août, une mine, composée de plusieurs chambres disposées en ligne, suivant le front d'abattage, avait reçu une charge de 400 kilog. de dynamite. « L'expérience, dit le Rapport, a complètement réussi : l'explosion des différentes chambres a été simultanée ; elle a été produite par la réunion en un seul faisceau d'une série de mèches de la même longueur, aboutissant aux différentes cheminées. Le résultat obtenu a été très satisfaisant : la masse attaquée a été soulevée, presque pulvérisée, et l'on a ainsi réalisé un déblai considérable. »

Au chantier du *Haut-Obispo*, un excavateur Osgood rend « de très bons services. » Le rapporteur croit, cependant, que « la toute puissance de cet appareil » n'est pas utilisée par l'entrepreneur, et qu'il faudrait employer « plus de machines » pour l'enlèvement des wagons chargés. « Il faudrait, lisons-nous, dans le Rapport, deux locomotives pour en obtenir toute la production désirable. Avec ces deux machines, l'excavateur, qui réalise 300 mètres cubes par jour, en ce moment, en produirait facilement 450. »

Il va sans dire que cette appréciation a été communiquée à l'entrepreneur.

A « *Las Cascadas*, » les attaques au gros matériel, « après un travail lent et pénible d'organisation, » sont entrées dans la période d'action en août. « Tout fait prévoir, dit le Rapport, que l'on obtiendra avant longtemps, sur ce chantier, un cube considérable.

Les intempéries d'août n'ont amené, dans cette entreprise, qu'une diminution de 2,000 mètres cubes environ.

L'*entreprise Taillandier* a très avancé, en août, les travaux du tunnel de la dérivation. « Ces travaux, dit le Rapport, seraient déjà complètement terminés, sans la fréquence des crues de l'Obispo, dont les eaux ont tenu ce chantier constamment submergé, sur les trois quarts environ de sa longueur, durent tout le mois d'août. »

La fouille du Canal de la dérivation, en amont et en aval du tunnel, avançait très lentement. Il ne restait, d'ailleurs, que 2,500 mètres cubes à enlever. A la tête nord du tunnel, le rocher est assez compact, et résistant : il y faudra employer des moyens énergiques.

Le pont sous rails de 12 mètres d'ouverture à construire sur l'Obispo est assez avancé.

En résumé, en août, les travaux de cette entreprise ont marché lentement, mais régulièrement.

A EMPERADOR, l'*entreprise Jacquemin* a, suivant les termes du rapport, « poussé avec une vigueur satisfaisante les travaux des chantiers des « Petites chutes », malgré les pluies qui ne permettent pas l'emploi du gros matériel. « On travaille sérieusement, dit le Rapport, au décapemeut des cerros (collines) pour placer des excavateurs. »

Au chantier « *de la Cunette*, » le temps a été surtout employé aux installatious. « Néanmoins, dit le Rapport, le cube produit a été de 29,945 mètres. »

Au chantier de la « *tâche Samson* », les entrepreneurs se sont décidés à une réorganisation qui était devenue nécessaire.

Au chantier « *du Lirio* », le rendement en août a été encore faible (quoique supérieur à celui de juillet), relativement aux installations et à l'outillage. Il est vrai que, sur ce point, les intempéries de la saison ont été « des plus mauvaises ». Une voie de décharge a dû être abandonnée jusqu'à la fin de la saison pluvieuse.

« Le résultat de cette entreprise, en août, dit le Rapport, dû exclusivement à la mauvaise saison, était prévu. »

A LA CULEBRA, le gros matériel en août consistait en 12 excavateurs, 9 locomotives, et 340 wagons ; le petit matériel comprenait 159 croisements, 1,940 courbes ; 1,077 wagonnets et 14,504 mètres de voie. Les entrepreneurs, troublés par les pluies, continuaient leur installation par la mise en œuvre de tout le matériel prévu, dès le retour de la saison sèche.

Sur le versant du Pacifique, *l'entreprise Samson* disposait de 77 wagonnets, 5 croisements, 53 courbes et 1,346 mètres de voie ; — *l'entreprise Gros* avait 48 wagonnets, 3 croisements, 28 courbes et 752 mètres de voie ; — *l'entreprise Sosa et Musso* comprenait 122 wagonnets, 11 croisements, 265 courbes et 2,630 mètres de voie ; — *l'entreprise Carcenac*, 2 excavateurs, 3 locomotives, 5,050 mètres de grande voie, 80 grands wagons, 125 wagonnets, 3,047 mètres de voie, 37 croisements, 259 courbes diverses : — *l'entreprise Jessen et Petro*, 1 excavateur, 4 locomotives, 5,485 mètres de grande voie, 159 grands wagons, 178 wagonnets, 9,080 mètres de voie, 24 croisements et 287 courbes diverses ; — *l'entreprise Marolle* était sur le point de terminer le remblai du chemin de fer qui doit relier le terre-plein de la Boca à la carrière du *Cerro Sosa*.

Nous avons tenu à résumer le plus complètement possible les rapports relatifs aux travaux exécutés pendant le mois d'août, un des plus mauvais, ordinairement, — avec septembre, — de la mauvaise saison.

Nos lecteurs jugeront, ainsi, sans qu'il soit nécessaire de commenter les renseignements donnés, de l'ardente activité, de la remarquable énergie avec laquelle les entrepreneurs et le personnel de la Compagnie luttent contre les pluies tropicales.

Ainsi que nous l'avions dit, nos craintes étaient assez vives, quant aux résultats du mois de septembre.

Des dépêches télégraphiques, successivement reçues, nous donnent la satisfaction de pouvoir dire dès maintenant, et bien avant que les rapports

nous soient parvenus, que, cette fois encore, ingénieurs, entrepreneurs, agents et ouvriers ont redoublé de zèle, sous la pluie, malgré les crues violentes des cours d'eau; que la marche des travaux de creusement n'a pas été interrompue; que tout le possible, et plus que le possible, a été obtenu.

Voici, d'abord, quelques indications de cubes obtenus en septembre dans un certain nombre de chantiers :

Chantiers.	Mètres cubes.
Colon	68.000
Gatun	152.000
Bohio-Soldado	32.000
San-Pablo	43.000
Gorgona	31.000
Obispo	61.000
Emperador	74.000
Culebra	35.000
Paraiso	26.000
Dérivations	77.000
Accessoires	9.000
Ensemble	608.000

Voici, maintenant, les télégrammes reçus par l'administration de Paris, depuis la publication du dernier numéro du *Bulletin*.

« Panama, 2 octobre.

« La drague marine expédiée d'Europe par la voie du détroit de Magellan, vient d'arriver à Panama. »

« Panama, 16 octobre.

« La nouvelle grande drague *Ville de Paris* ayant remonté le Chagres par son embouchure, arrivée à Gatun (kilomètre 9), va entrer en travail de creusement. »

Panama, 18 octobre.

« La grande drague *Dingler* est en travail normal au kilomètre 15 du Canal. »

« Panama, 29 octobre.

« La nouvelle drague américaine, *City of New-York*, vient d'arriver à Colon. »

« Panama, 30 octobre.

« La drague américaine *M. A. Slaven* est arrivée à Gatun. »

LES DRAGUES

Extrait de « Paris-Bourse. »

Si nous sommes bien informés, une opération très importante viendrait d'être faite dans l'Isthme avec un plein succès.

Utilisant la période des pluies pendant laquelle les travaux au grand matériel ne peuvent donner toute leur production normale, deux grandes dragues américaines ont été envoyées, par mer, de Colon à l'embouchure du Chagres. Remontant le fleuve grossi par les pluies, ces deux puissants appareils sont arrivés à la destination assignée.

Une drague est maintenant à Gatun; l'autre à 15 kilomètres dans l'intérieur.

Nous apprenons, d'autre part, qu'une drague marine, expédiée d'Europe, ayant traversé l'Atlantique et doublé le cap Horn, est heureusement arrivée dans la baie de Panama.

Ces faits montrent l'activité avec laquelle les ingénieurs de la Compagnie et les entrepreneurs préparent la campagne prochaine.

Il paraît que les pluies de septembre ont été particulièrement persistantes. Profitant de toutes les accalmies et toujours prêts au travail dans ce but, les chantiers n'ont pas arrêté leur production.

Nous ne croyons pas qu'il ait été signalé jusqu'ici un seul accident grave. Toutes les précautions, qui avaient été prises en vue des grandes pluies, permettent maintenant d'espérer que la saison sèche retrouvera tous les chantiers en excellente situation.

LA PRESSE ET LA SPÉCULATION

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale ».

Les valeurs de Panama ont atteint des cours meilleurs dès que la spéculation à la baisse, qui a vendu à découvert avec imprudence, s'est trouvée en face d'acheteurs sérieux, qui ont voulu profiter des bas cours pour faire un placement et qui ont exigé non le simple payement d'une différence, mais la livraison même des titres.

Nous voulons, aujourd'hui que nos prévisions se réalisent, laisser la parole à nos confrères. Nous choisissons, dans la multitude des citations, celles de journaux opposés d'opinion.

Le *Monde*, abordant le sujet d'un appel de fonds, conseille un appel de fonds immédiat :

« On se demande pourquoi la question de l'appel de fonds « n'est pas résolue immédiatement; les circonstances sont « en somme favorables; l'argent est disponible dans les « caisses des actionnaires, qui ne se laisseront pas effrayer « par une mesure utile et toute favorable aux intérêts de la « Société. »

Le *Gaulois*, sous la signature de *M. Louis Prudent*, regretterait qu'un appel de fonds sur les actions ne fût pas décidé :

« A l'heure présente, les capitaux sont très abondants. « J'estime que le plus grand nombre des porteurs d'actions « s'est, depuis longtemps, approvisionné des 250 francs par « titre qu'on peut lui demander : il n'attend qu'un signal « pour verser ; d'autre part, la situation générale n'est pas « sans incertitude : qu'on l'envisage, soit à l'intérieur, soit à « l'extérieur, il est permis de se demander si certaines com- « binaisons sont d'une réalisation bien prochaine.

« J'ai recueilli une autre observation qui a sa valeur. Un « appel de fonds, au lieu d'inquiéter les actionnaires, est de « nature à leur démontrer que les travaux sont poussés « activement.

« Dans ces conditions, on se demande pourquoi le conseil « d'administration hésite, On a baissé depuis le 1er octobre, « sous le prétexte que cette résolution allait être prise. Le « comité s'est réuni vendredi, le 9, et il n'a pas été question « de la mesure, puisqu'elle n'était pas à l'ordre du jour. « Mais pourquoi ne pas l'y mettre, puisque la spéculation à « la baisse fait profit de tout, écrasant les cours par ce mo- « tif que l'appel de fonds doit être discuté, et les écrasant « encore parce que, la Compagnie n'ayant pas besoin d'ar- « gent, on en conclut que les travaux ne marchent pas ?

Le *Petit Journal* constate la mauvaise situation des vendeurs à découvert, qui avaient cru intimider les Actionnaires :

« La liquidation de quinzaine a produit sur le titre de « Panama un petit mouvement de reprise qui pourrait fort « bien être le signal de la hausse. Les vendeurs à découvert « ont dû déjà racheter une partie de leurs ventes et payer un « déport assez élevé (2 fr. 50) pour conserver le restant de « leurs positions. Mais les exigences des porteurs peuvent « devenir plus grandes, et force sera bien de racheter le dé- « couvert, d'autant plus qu'on prévoit, dans certains milieux « bien renseignés, des incidents qui, la semaine prochaine, « pourraient causer des surprises désagréables aux ven- « deurs. »

Le *Voltaire* fait un rapprochement entre les attaques dont le Canal de Suez ful l'objet jadis, et celles dont Panama aurait pu souffrir, si l' « histoire de Suez » n'avait pas été là comme une protection et si, d'ailleurs, la répartition incroyable des actions du *second Canal Lesseps* ne condamnait pas à l'impuissance les adversaires, à la Bourse, de la nouvelle entreprise.

« Un de nos confrères, dit-il, se demande jusqu'à quel « point un appel de fonds sur les actions, classées à raison « de 3 1/4 par porteur, est de nature à déterminer une dé- « préciation importante. Il y a même des opinions très sé- « rieuses qui envisagent le titre complètement versé comme « un élément de hausse, surtout sur les obligations.

« La société se trouve d'ailleurs en possession de ressour- « ces qui assurent la bonne marche des travaux pendant de « longs mois. Elle n'est donc nullement pressée de faire ap- « pel au crédit.

« Les dernières nouvelles reçues de Panama affirment « d'ailleurs la marche régulière des travaux, la saison des « pluies étant terminée.

« A propos des consultations plus ou moins scientifiques, « que l'on donne tous les jours sur l'avenir du Panama, on a « rappelé le souvenir d'une brochure due à la plume d'un des « plus honorables négociants du Havre, feu M. de Conninck, « à propos du Suez. L'auteur disait, que si l'on voulait faire « fortune, on n'avait qu'à vendre du Suez à découvert à « 200 francs, et il prouvait la justesse de sa thèse par tous « les moyens scientifiques. Il s'est trompé, voilà tout; rien « ne s'oppose à ce qu'aujourd'hui les vendeurs de Panama « ne se trompent aussi étrangement. »

L'*Evénement* constate l'échec des baissiers :

« La spéculation n'a fait, en somme, que restituer en par- « tie à la valeur de Panama les cours qu'elle avait un mo- « ment injustement dépréciés. Mais, dans cette reprise « comme dans le mouvement de baisse, l'épargne n'a joué « qu'un rôle secondaire; elle n'a pas discontinué d'envoyer « des ordres d'achat au mieux, c'est-à-dire aux cours qu'il a « plu à la spéculation de faire coter. A ces cours, en effet, « les obligations ne rapportent-elles pas près de 7 1/2 0/0?

« En résumé, la spéculation, qui avait pour objectif, dans « cette campagne conduite contre la Compagnie de Panama, « le déclassement du titre, a encore une fois échoué. Encore « une fois, les partisans de M. de Lesseps ont résisté aux « entraînements de ses adversaires. »

Le *Standard*, de Londres, en spectateur impartial, résume bien tout l'incident :

« Le principal intérêt offert par les transactions d'aujour- « d'hui se trouve dans les valeurs de M. de Lesseps — c'est- « à-dire, les actions et les obligations de Suez et de Panama.

« Depuis un temps considérable, une campagne à la baisse « avait été menée avec quelque succès contre ces valeurs, « mais les spéculateurs à la baisse commencent à s'apercevoir « que les actionnaires du Canal de Panama ne sont pas dis- « posés à se séparer de leur propriété. La conséquence a été « que, en fin de compte, on a trouvé beaucoup de difficulté « à se procurer des actions pour les livraisons, et mainte- « nant on recommence à acheter. Le nombre des transactions « auxquelles elles ont donné lieu a été considérable, et elles « ont monté de 15 fr. »

La *Correspondance St-Chéron*, enfin, tire de l'incident une certaine moralité pratique :

« Le jour se fait sur la provenance des attaques dirigées « contre M. de Lesseps. Le *chantage* joue un grand rôle dans « cette campagne.

« Reste à savoir si les sociétés financières ou autres profi- « teront de la leçon actuelle. »

Le public n'a pas répondu au vœu de la spéculation. C'est qu'il commence à être moins accessible aux manœuvres de bourse.

Extrait de la « Revue contemporaine. »

Parmi les valeurs industrielles, on n'entend parler que du Suez et du Panama; autant le premier est calme, autant le second est agité; c'est qu'il faut de l'agitation sur les titres qui ont le malheur d'être visés par les faiseurs de hausse et de baisse, pour que la pêche soit fructueuse; ces messieurs ont le don de longue vue; ils prévoient quel succès attend le canal de Panama dès qu'il mettra en communication les deux océans; ils prévoient quels hauts cours atteindront actions et obligations à partir de cette époque, et ils n'épargnent actuellement aucun moyen de faire la baisse sur ces titres pour en ramasser le plus possible et trouver plus tard un beau bénéfice à réaliser sur leurs ventes.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 *au* 31 *octobre* 1885.

(Opp. 385). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 8,597 pour quatre actions.

(Opp. 386). — Sur dix actions au porteur n°s 87,287 à 87,296.

(Opp. 387). — Sur trente obligations 3 0/0 au porteur n°s 418,906 à 418,935).

(Opp. 388). — Sur cent dix-neuf coupons n° 2 (échéance du 1er octobre 1885), d'obligations 4 0/0 au porteur, n°s 20,286, 35,278 à 35,282, 41,513 à 41,519, 42,498, 59,254 à à 59,257, 95,813 à 95,819, 130,999 à 131,011, 133,230 et 133,231 139,892 à 139,896, 139,922 à 139,929, 155,870 et 155,871 157,495, 164,456 à 164,459 165,534 à 165,536, 169,023 à 169,027, 187,998 et 187,999, 188,000 à 188,007, 200,492 à 200,501, 210,221 à 210,224, 218,836 à 218,839, 229,658 à 229,660, 240,941 à 240,943, 243,158 à 243,160, 266,208 à 266,227, 291,163 et 291,164, 291,506 et 291,507.

(Opp. 389). — Sur six coupons n° 2 (échéance du 15 octobre 1885), d'obligations 3 0/0 au porteur, n°s 136,590 à 136,595.

(Opp. 390). — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur, n°s 518,371 à 518,373.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 *au* 31 *octobre* 1885.

(Opp. n° 299). — Mainlevée partielle sur deux obligations 3 0/0 au porteur n°s 36,613 et 36,614.

(Opp. n° 349). — Mainlevée partielle sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 247,296.

Le Gérant : POURTET.

Paris. — Imprimerie P. Mouillot, 13, quai Voltaire. — 58428

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 30 OCTOBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
15 octobre	365 3[illegible] 367 50 366.25 365 363.75 365 366.25	en liq. : ... au 15 : 365	307.50 308 306 305 304 306 305 304	190 189 188 187.50 187 186 189 188 186 188 187	230 229.50 229 228.50 228.25 228 227.50 227 226.50 226 225.50 225 224 223 224 225 226.50 226
16 — . . .	370 368.75 367.50 366.25 370 368.75 370 371.25 372.50 373.75 372.50 371.25 372.50	en liq. : 363.75 au 15 : ...	305 302 300.50 300 302 304 305 306 307 308 309 310 315 312 310 309	185 183 182 182.50 185 184 185 187 183 189	220 219 218 220 221 221 50 222 222.50 222.75 223 224 224.50 225 226 227 228 229
17 —	375 373.75 372.50 371.25 370 368.75 370 371.25 370 368.75 371.25 372.50	en liq. : ... au 15 : ...	310 308.75 310 311.25 312.50 313.50 314 315 316.25 315 316	190 188.75 188 187.50 190 192.50 193.75 194.50 195	235 232.50 231 230.50 231 232 231.50 231 232 234 235 236 237.50 238 239 238 237 237.50 238 239 238
18 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
19 —	386.25 385 383.75 382.50 381 25 380 378 75 380 388.75 380 378.75 380	en liq. : 387.50 au 15 : ...	335 340 337.50 335 330 331 331.25 340 337.50 331.25 332.50 331	200 201 202 203.75 205 206 205 203 205 203.50 203 205	255 257.50 258 258.75 259 259 75 256 255 256 258 259
20 —	380 381.25 378.75 377.50 380 378.75 381.25 382.50 383.75 382.50	en liq. : 378.75 380 au 15 : ...	340 335 333.75 335 337.50	205 204 205 206 205	254 255 256 255 254 256 255 256
21 —	390 388.75 390 391.25 392.50 393.75 392.50 391.25 390 391.25 393 395 396.25 397.50 398.75 400 396 398 400 398.75 397.50	en liq. : 398.75 au 15 : ...	339 340 342.50 345 347 50 348.75 349 349.50 348 349	210 208.75 210 212 213 214.50 215 212 215 213 214 215	255 258.75 260 262 262.50 263 264 265 267 270 265 264 263 262.50
22 —	402.50 401.25 402.50 403.75 402.50 401.25 400 398.75 397.50 396.25 397.50 396.25 397.50	en liq. : .. au 31 : 407	350 352 350 348 346 345 342.50 343.75	215 213 212.50 212 210 208 21[illegible] 208	265 267.50 265 264.50 263.50 263 262.50 261 260.50 262 261
23 —	400 401 25 402.50 401.25 400 398.75 397.50 396.25 395 393.50 392.50 394.25 390 388.75 387 50 390 391.25 388.75 387.50 386.25 388.75	en liq. : ... au 31 : 398.75	340 339 338 337 335 332.50 335 336 336.25	210 209 208 207.50 207 206 205 200 201 205 204	260 259.50 259 258.50 258 260 259 258 257 50 257 256 255 254 255 255.50 256 257
24 —	391.25 390 388.75 387.50 386.25 385 386.25 385 387.50 388.75 390 391.25	en liq. : ... au 31 : ...	335 337.50 338.75 339.50	205 206 205 204 206 204.50 205	258 257.50 257 256 255 257 256 255 257 256 257 258 258.25 258.75 259 358.50 259
25 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
26 —	390 391.25 388.75 387.50 388.75 390	en liq. : ... au 15 : ...	340 338 336 335 337	202 203 204 203 202 201	255 254 255 256 256.50 257 257.50 257 257.25 257 50
27 —	388.75 387.50 390 387.50 386.25 385 386 25 387.50	en liq. : .. au 15 : ...	335 336 335 336 335.50	205 204 202 205 202.50 202 201 202 201	257 258 259 260 257
28 —	382.50 383.75 385 382.50 383.75 336 386.25 385	en liq. : ... au 31 : 383.75 383.75 382 50 383.75	335 337 339 339.50 340 339	200 201 202 203	253 255 254 256 257 257.50 258 259 259.50 260
29 —	383.65 385 381.25 387.50 388 75 390 387.50 390 388.75 390	en liq. : ... au 31 : 383.75 390	337 50 339 340 342 342.50	201 202 202.50 20. 203.50 204 204.50 205	258 258 50 259 260 261 160.75 261 361.25 262 263 265 264.75 264 265
30 —	387.50 386.25 388.75 390	en liq. : ... au 31 : 388.75 390 387.50 390	338.50 339 340 341.50 340	203	260 261 262 263 263.75 264

6e Année. — Numéro 150. Dimanche 15 Novembre 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'Administration, il est fait un appel de 125 francs par Action de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 1er au 5 février 1886.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er février 1886.

OBLIGATIONS 5 0/0

SIXIÈME TIRAGE

Le sixième tirage des obligations 5 0/0 aura lieu le mardi 15 décembre 1885, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 178 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier 1886, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Dans sa séance du 3 novembre dernier, le Conseil d'Administration a approuvé un contrat passé avec MM. Vignaud, Barbaud et Blanleuil, entrepreneurs français, pour l'exécution des travaux de percement du Canal maritime entre le kilomètre 26,350 et le kilomètre 44, sections de Tabernilla, San Pablo et Gorgona.

L'entreprise comprend les terrassements et dragages de toute nature, les maçonneries, et en général tous les ouvrages accessoires relatifs au creusement du Canal maritime proprement dit, aux déviations du chemin de fer et dérivations du Chagres et autres cours d'eau.

En un mot, les entrepreneurs doivent livrer le Canal maritime terminé, pour la partie contractée, et ce jusqu'au plafond, c'est-à-dire jusqu'à 9 mètres au-dessous du niveau moyen de la mer.

Le matériel affecté à cette entreprise se compose de :

25 kil. de petite voie de 0,50 parties droites.
5 — — — — courbes.
400 Changements de voies, aiguilles.
400 Croisements de voies.
900 Wagonnets.
25 Trucs.
2 Locomotives voie de 0,50.
15 Excavateurs ordinaires.
10 Excavateurs de grande production à deux chaînes.
20 Transporteurs de déblais complets.
20 kil. de voies pour excavateurs avec traverses spéciales.
20 — de voies pour transporteurs, avec traverses spéciales.
1000 Wagons de 4m de caisse, voie de 1,51.
200 Wagons de 6m — —

100 Trucs de plateformes.
37 Locomotives à voie de 1,51.
200 Croisements et changements de voie simples.
60 kil. de voies de 1^m55 et tous accessoires.
8 Plaques tournantes, voie de 1^m55.
37 Grues à vapeur, longue portée, griffes d'accrochage.
18 Locomobiles de forces diverses.
35 Croisement et changement à 3 voies.
10 Plans inclinés. Treuils à vapeur et accessoires.
240 Bennes en tôle pour chargements.
45 Réservoirs pour alimentation de machines.
45 Pompes d'alimentation des réservoirs.
12 Chaudières pour actionner les perforatrices.
60 Perforatrices.
9 Appareils de sondage.
50 Caisses à eau.
10 Dragues françaises de 180 chevaux avec pompes, tuyaux, machines et accessoires.
4 Débarquements flottants et tous accessoires.
25 Bateaux transporteurs.
5 Remorqueurs de 50 chevaux.
50 Petites embarcations de service.
15 kil. de voies de 1^m51 raccordées au chemin de fer de Panama à Colon.
60 Changements et croisements de voie.
2 Locomotives à voie de 1^m51.
200 Baraquements de 30 ouvriers.
2 Ateliers de sections.
10 Maisons type E_1.
20 — E_2.
6 — E_3 ou E_4 ou d'un type équivalent.
10 — Cm ou l'équivalent.
30 Maisons Florenville, simples.
15 — — doubles.
2 Remises pour 6 locomotives.
Des magasins représentant mille mètres carrés de surface couverte.
Des abris pour machines représentant 1,250 mètres carrés de surface couverte.

L'entreprise Vignaud, Barbaud, Blanleuil s'est engagée à exécuter les travaux mentionnés au contrat dans un délai de trois ans à partir du 1[er] janvier 1886.

LES DRAGUES MARINES

Nous trouvons dans le *Star and Herald* du 3 octobre dernier, l'intéressant récit du voyage accompli par la drague marine n° 19 :

La puissante drague marine n° 19, nouvellement construite pour la Compagnie du Canal, est arrivée hier, à Panama. Cette drague, qui a été construite par M. Lobnitz, de Renfrew, a fait la traversée de Glasgow à Panama, par le détroit de Magellan, en 88 jours. Le capitaine Amundsen dit que sa lourde embarcation s'est conduite remarquablement bien, quoiqu'il regrette que le passage se soit effectué avec un temps tellement calme, qu'il n'a pas eu l'occasion de juger de ses qualités comme navire de mer. Il n'y a eu que quatre haltes : à Saint-Vincent (Cap Vert) le 24 juillet; à Montevideo, le 13 août; à Sandy-Point, détroit de Magellan, le 29 août, et à Valparaiso, le 11 septembre.
La vitesse moyenne atteinte a été de 8 1/2 nœuds à l'heure.
L'équipage comptait 20 hommes et la machine est de 280 chevaux. La drague à 176 pieds de long, 40 pieds de large et 12 pieds de profondeur. Sa présence en mer a causé beaucoup d'émoi, surtout aux voiliers, qui se demandaient avec étonnement quel genre nouveau de bâtiment avait été créé pour leur faire concurrence.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton le 22 octobre 1885, par le steamer Nile.

MM. Popper (Victor);
Chambon (Louis).

De Southampton le 5 novembre 1885, par le steamer Moselle

M. Belin.

De Saint-Nazaire le 6 novembre, par le steamer Lafayette

MM. Arnaud (Pierre),
Bloyet (Raphaël),
Boullay (Gustave),
Bellet (Louis),
Court (Alexandre),
Ducuron (Edouard),
Darras (Auguste),
Dubois (Simon),
Defains (Auguste),
Facquer (Arsène).
Fenal (Auguste),
Huot (Alfred),
Lacroix (François),
Pasquier (Joseph),
Paty (Constant),
Schneider (Jean-Geoffroy),
Van der Straeten (Joseph),
Quatre sœurs de Charité.

Nous lisons dans le *Algemeen Handelsblad*, d'Amsterdam, les détails suivants sur le départ d'un corps d'ingénieurs et d'ouvriers hollandais expédiés aux chantiers de l'entrepreneur Van Hattum, qui a traité avec la Compagnie pour le creusement de la Culebra :

Un groupe nombreux d'ingénieurs et d'ouvriers hollandais vient de s'embarquer à Southampton pour se rendre dans l'isthme de Panama afin d'y entrer au service de la maison Gebr. Van Hattum (de Sliedrecht), qui, comme on le sait, a entrepris une section des travaux du Canal de Panama.

M. A.-J.-M. Stoffels, fils du directeur d'une maison de Rœremonde, dirige l'expédition comme ingénieur, et il a parmi ses collègues M. Van den Zande, de Dordrecht, chef de campement.

Les instructions données aux ouvriers pour leur régime dans l'isthme portent qu'il faut s'abstenir entièrement de liqueurs fortes, et qu'il est préférable de se contenter d'eau fraîche à laquelle on peut ajouter quelques gouttes d'eau-de-vie. Le tabac n'est pas défendu : les voyageurs en avaient emporté une certaine quantité.

Dans les discours prononcés au dîner d'adieu, où le champagne accompagna les santés portées, il a été constaté par l'agent des contracteurs, que le canal de Panama sera achevé dans quatre ans.

Nous exprimons l'espoir que nos compatriotes qui viennent de s'embarquer pour collaborer à l'exécution de l'entreprise, et qui porteront dans ces contrées lointaines la renommée de nos nationaux pour les travaux hydrauliques, auront le bonheur, après avoir accompli leur tâche, de rentrer tous ensemble dans leurs foyers au sein de la patrie.

L'AVENIR DU CANAL INTEROCÉANIQUE

Nous empruntons à la *France* le texte d'une lettre qui a été écrite au Directeur de ce journal et qui est relative au trafic futur du Canal.

—

Toutes les fois qu'il s'agit de l'exécution d'une œuvre destinée à exploiter des transports, canaux, chemins de fer, ports, etc., la première étude doit consister en l'établissement des éléments du trafic.

Ces éléments sont de deux sortes :

1° Ceux qui existent et dont l'œuvre bénéficiera immédiatement;

2° Ceux que la création même de l'œuvre fera naître ou développer.

Le Canal de Suez, quand il fut projeté, avait devant lui un trafic existant de 5 millions de tonnes et le trafic à créer, à développer, ne pouvait pas se calculer, car on ne savait pas comment la navigation se comporterait dans la mer Rouge, qui est une mer fermée.

En effet, les 5 millions de tonnes qui existaient devaient attendre une transformation indispensable des navires; mais lorsque cette transformation fut opérée (il y a cinq ou six ans à peine), alors le trafic de création et de développement prit son essor, et les 5 millions de tonnes, dépassés, devinrent successivement 6, 7 et 8 millions de tonnes. On voit très nettement cette progression susceptible d'aller plus ou moins vite, suivant les circonstances commerciales, jusqu'à 20 millions de tonnes.

Pour le Canal de Panama, la situation est en même temps identique et différente.

Identique, en ce sens qu'il y a, qu'il existe un trafic maritime n'attendant que l'ouverture du canal pour y passer. et qu'il résultera, en outre, du fait de l'ouverture du canal même, un trafic de création et de développement incalculable ; — différent, parce que le canal de Suez ne put bénéficier du trafic existant que lorsque la marine, appelée à desservir ce trafic, se fut transformée, tandis qu'à Panama, le canal aboutissant des deux côtés à des océans largement ouverts, où règnent des vents réguliers, où agissent des courants complètement connus depuis Maury, tous les navires, sans exception, vapeurs et voiliers, seront capables, dès le premier jour, de desservir le trafic.

Le trafic *existant* qui passera le Canal de Panama, dès son ouverture, est aussi connu tout le long des côtes de l'Océan Pacifique, que vous connaissez, en France, le mouvement du Havre, de Marseille ou de Bordeaux.

M'occupant de travaux maritimes, ayant en vue le trafic de l'Océan Pacifique, je n'ai pas eu beaucoup de peine, à défaut de statistiques officielles, à me renseigner sur le mouvement maritime du Pacifique qui se dirigera vers l'Europe, aussitôt que le canal sera ouvert.

J'ai pris comme base de mon étude trois éléments. D'abord le long et consciencieux rapport de M. Levasseur, arrivant à un trafic existant de 7 millions et 1/2 de tonnes destinées à passer le canal le jour de son ouverture; puis, j'ai pris les relevés statistiques de divers ports que le percement de l'isthme américain doit favoriser, et je suis arrivé à 8 millions 250 mille tonnes. Enfin, j'ai contrôlé ces données par un moyen pratique, simple, et qui ne m'a jamais trompé : j'ai pris, port par port, dans tout l'Océan Pacifique, en Australie, en Océanie, et le long de la côte orientale de l'Asie extrême, toutes les marchandises qui *s'expédient actuellement, de ces ports en Europe*, par un moyen quelconque : chemins de fer transocéaniques, navigation par le Cap Horn, etc., marchandises qui, nécessairement, prendront la voie nouvelle plus courte et plus économique, et je suis arrivé à un total de 5 millions de tonnes.

Or, comme chaque navire qui prendra une partie de ce tonnage sera venu par le canal de Panama, il en résulte qu'il faut doubler le tonnage relevé pour avoir exactement le tonnage total qui passera le canal.

Il est clair qu'une charrette, qu'un train de chemin de fer, et qu'un navire, envoyés pour prendre des voyageurs ou du chargement quelque part, font chacun deux voyages, le voyage d'aller et le voyage de retour, et qu'en prenant, par exemple, la seule quantité de voyageurs allant de la Madeleine à la Bastille en omnibus et en chiffrant le nombre d'omnibus employés à ce seul trafic, il faut *doubler* le chiffre pour avoir la quantité des voyages effectués dans la journée, dans les deux sens.

C'est par l'application de ce procédé que je me suis toujours exactement rendu compte du trafic de Suez. Ce procédé consiste à ne s'occuper que d'un côté du champ d'exploitation (en choisissant nécessairement le plus actif) et à doubler ensuite le chiffre obtenu.

J'arrivai ainsi, pour le Canal de Panama, à un trafic d'environ dix millions de tonnes existantes.

Mais votre intention étant de suivre exactement, pour les apprécier, les vues et programme de la compagnie Lesseps, je n'ai basé mon appréciation que sur le trafic de sept millions et demi de tonnes fixé par M. Levasseur et mis à la base de l'entreprise.

Voulant, dans cette première lettre, bien établir la valeur de l'entreprise (car tout est là : il faut savoir, avant tout, si on peut aller loin dans les dépenses d'exécution, et jusqu'où on peut aller), je table sur le trafic de sept millions et demi de tonnes qui, je viens de le dire, est certainement au-dessous de la réalité. Ce tonnage, donnant lieu à une perception de transit ressortant à 15 francs par tonne, conduit à un encaissement annuel de 112 millions 500,000 francs.

J'ouvre ici une parenthèse importante : On compare quelquefois à tort la taxe de Suez (10 fr. par tonne), avec la taxe de Panama (15 fr. par tonne). Les deux taxes sont les mêmes ; seulement, à Suez, il y avait 10 fr. de taxe et 4 fr. de surtaxe, soit 14 fr., à cause d'une difficulté d'appréciation du tonnage officiel qui a été réglée depuis. Le surtaxe de 4 fr. est tombée, par morceaux de 0 50 centimes, à mesure que le revenu des actionnaires s'approchait de 20 0/0 du capital de souscription, comme l'acte de concession l'avait voulu. L'acte de concession de Panama ne prévoit pas de chose semblable et la taxe et la surtaxe sont amalgamées.

Je disais donc que le revenu du canal de Panama se chiffrait à 112 millions et demi de francs. Il s'agit de voir, maintenant, brutalement, en homme d'affaires, ce que ce revenu permet.

Le capital actions réclame un service annuel de 5 0/0; le capital obligations exigera sans doute un service annuel de 7 0/0, car, à mesure que le canal approchera de son achèvement, la Compagnie empruntera à meilleur marché ; elle est maintenant dans la période des emprunts chers. En prenant donc une moyenne de 6 0/0, nous serons dans la normale théorique vraie, la seule qui doive nous préoccuper ici, le reste étant artificiel.

A 6 0/0, la recette de 112,500,000 fr. dessert un capital de 1,875 millions de francs.

Voilà le problème financier résumé, exact.

En d'autres termes, si le canal de Panama coûtait 1,875 millions de francs, tous les capitaux engagés dans l'entreprise recevraient 6 0/0 la première année de

l'exploitation, et les actionnaires auraient à supputer l'avenir pour apprécier, en sus de ce revenu, la progression des dividendes. A ces conditions, le percement de l'isthme de Panama serait une « affaire » supérieure à l'affaire de Suez.

Mais le Congrès international de 1879 et M. de Lesseps disent que le Canal coûtera 1,200 millions seulement. S'il en était ainsi, « l'affaire » serait, du premier coup, exceptionnelle.

LE CANAL DE PANAMA

Sous ce titre, — *le Canal de Panama*, — le rédacteur en chef du *Journal du Havre* vient de commencer la publication d'une étude personnelle sur le percement de l'isthme américain, au double point de vue de son exécution et de l'influence qu'il doit avoir sur le développement du commerce.

Nous nous empressons de reproduire *in-extenso* le premier article de M. Amédée Marteau, paru dans le *Journal du Havre* du 12 novembre.

—

La foi, dit-on, soulève les montagnes, et M. de Lesseps a la foi ! Parviendra-t-il à réduire en poussière la montagne qui se dresse entre l'Atlantique et l'océan Pacifique ; à jeter cette poussière aux quatre vents du ciel, ou à la précipiter à la mer? Dompteur infatigable, après avoir eu raison des sables du désert, forcera-t-il à se courber, jusqu'au-dessous du niveau des flots, la rocheuse échine que les Cordillières allongent fièrement, à travers l'isthme de Panama, comme pour séparer éternellement notre globe terrestre en deux énormes hémisphères?

Il le croit, il le dit, il l'affirme, et cette superbe confiance, il a réussi à l'imposer à des milliers d'hommes qui se sont rangés derrière lui pour marcher à cette conquête nouvelle de l'humanité sur la nature. Mais la lutte n'est pas engagée seulement contre les résistances de la nature : des gens sont là, en grand nombre, qui se dressent, ajoutant aux difficultés de l'entreprise, et s'écrient « que cette œuvre est impraticable, impossible et folle ; que le Titan sera précipité et entraînera dans sa chute tous ceux qui se seront joints et confiés à lui ».

Pour nous, qui avons assisté — en y prenant une part, modeste, sans doute — aux grandes luttes qui se sont livrées pendant la période de la construction du canal de Suez; qui avons vu le triomphe définitif de l'idée et de l'œuvre ; pour nous, qui croyons fermement, par l'expérience constante du passé, que le rêve d'hier devient souvent la réalité du lendemain ; pour nous qui aimons ces efforts énergiques et ces batailles gigantesques, et les aimons surtout quand c'est notre pays—que trop de ses propres fils rabaissent et calomnient — qui les livre, nous nous sentons porté à la confiance. Oui, nous avons confiance que cette bataille, si hardiment livrée à la nature, sera suivie d'une victoire décisive. Cette victoire, nous la croyons possible et désirable : possible, grâce aux progrès réalisés par la science ; désirable, pour l'intérêt général de l'humanité et pour l'intérêt économique de la France en particulier.

Et nous allons tâcher de montrer comment et pourquoi cette victoire est possible et désirable.

I

« Beaucoup de personnes, en France, de *petites gens*, ont « été induites à prendre de *petites actions* du Canal de Suez, « sous l'impression que l'affaire serait profitable. La marche « des travaux en Egypte, toutefois, a été telle, qu'elle a « montré que si l'entreprise n'est pas impraticable, elle exi« gera des sacrifices d'argent, de temps et de travail tout à « fait au delà des forces de toute Compagnie. »

Ainsi s'exprimait, en 1860, le *Times*, parlant du Canal de Suez. Il est très remarquable de constater que c'est, mot pour mot, ce qui se répète aujourd'hui, pour le Canal de Panama.

Au début du creusement de l'isthme de Suez, les adversaires du projet — ils étaient presque tous à l'étranger, en Angleterre surtout, — s'écriaient : « C'est folie que de creuser dans le sable ; le premier grand ouragan qui soufflera comblera cette tranchée artificielle. Les Anglais avaient imaginé une autre objection ; un de leurs plus illustres ingénieurs, le plus illustre, pourrions-nous dire, Stephenson, avait été chargé de la formuler : « Le niveau des deux mers, affirmait il, n'est pas le même; si l'on parvient à creuser le Canal, ce qui est douteux, un épouvantable courant s'établira, qui en empêchera l'usage. » Et, déjà, on nous montrait la Méditerranée s'écoulant dans l'Océan, par la mer Rouge ; à moins que, par cette même mer, elle ne vînt à se remplir, outre mesure, et à submerger tout son littoral.

Autant d'enfantillages; on l'a bien vu par l'expérience.

« Enfin, disait encore le *Times*, l'entreprise, si elle n'était pas impraticable, ne devait point être profitable aux capitaux. » Ici, encore, on a vu comment l'expérience a démenti les sinistres prédictions puisque, au lieu de six millions de tonnes, prévues et annoncées, il en passe, actuellement, plus de huit millions par le Canal de Suez, et que ce chiffre grossit encore d'année en année.

Voilà comment l'entreprise était impraticable ; voilà comment elle n'a pas été profitable ; voilà comment « *les sacrifices d'argent, de temps et de travail, qui ont été faits, étaient au-dessus des forces de toute Compagnie* ».

Or, c'est la même, absolument la même objection qui est formulée contre le creusement du canal de Panama. Seulement, cette fois, les critiques au lieu de venir du dehors, de l'étranger, partent principalement de la France. Oui, c'est en France que cette œuvre, qui doit être plus française, plus profitable à notre pays que le canal de Suez, a trouvé les plus acharnés détracteurs. Une légion d'hommes, d'écrivains se sont dressés, qui, pris d'un ardent amour pour les capitaux qui se sont aventurés à la suite de M. de Lesseps dans cette œuvre gigantesque du percement de l'isthme de Panama, leur crient, chaque jour, à chaque heure, que cette œuvre est chimérique et folle, et que ce qui les attend, c'est un désastre. C'est ce qu'il importe d'examiner.

Que l'effort ne doive pas être plus grand qu'on ne l'avait prévu tout d'abord ; qu'il n'y faille pas consacrer plus de temps qu'on ne l'avait imaginé, nous ne nous hasarderons pas à le nier. Le général qui part pour une laborieuse campagne, quelque précis que soient ses plans et ses calculs, peut les voir troublés par l'adversaire ; or, dame Nature qui est, ici, l'adversaire, a des secrets qui peuvent déjouer certains calculs. Mais de là à prétendre que l'œuvre est impossible, c'est une autre affaire ; de là à affirmer qu'elle sera désastreuse, c'est une autre affaire encore, car à supposer que les prévisions de dépenses soient dépassées, il n'est pas un observateur attentif du mouvement commercial et industriel qui régit le monde moderne, qui n'arrive à cette conclusion que cette voie magistrale a un avenir plus grand encore que celui du canal de Suez.

L'on a coutume d'affirmer que les étrangers, les Améri-

cains du Nord, surtout, déclarent le percement de Panama impraticable et y font une vive opposition. Cela est inexact ; l'opposition principale, répétons-le, en nous en montrant étonné, vient de France; il est vrai, comme le constate M. de Lesseps dans son dernier rapport que ce sont surtout des étrangers qui, en France, pratiquent cette opposition, laquelle va souvent jusqu'à l'outrage et à la diffamation.

Ce qu'on pense de l'œuvre, en Amérique, nous allons le dire. Sans doute, les citoyens des Etats-Unis ne voient pas d'un bon œil que cette œuvre soit entreprise par des Européens. C'est à ce point de vue qu'ils y ont fait d'assez vives objections et qu'ils ont essayé de lancer une entreprise rivale par le Nicaragua. Mais est-ce à dire qu'ils considèrent celle-ci comme impraticable et improductive? Nous verrons, quand nous viendrons à la question du trafic probable du Canal, ce qu'on en pense aux Etats-Unis, et ce qu'on en écrit officiellement. Pour ce qui est de son exécution définitive, beaucoup d'ingénieurs américains en ont reconnu la possibilité. En voici, d'ailleurs, un témoignage décisif. Il vient d'un témoin oculaire qui a pris la peine de visiter les travaux sur place.

Après avoir parcouru l'isthme et tout examiné, M. l'amiral Cooper, de la marine des Etats-Unis, déclare-t-il, lui, que l'entreprise est folle et chimériqne, ou simplement que le succès en est douteux ? — Non, voici ce qu'il écrit :

« Quoique les travaux exécutés soient encore relativement peu considérables, quant à la construction proprement dite du canal, les préparatifs pratiqués pour la grande poussée m'affermissent dans la croyance que le Canal sera prochainement mené à bonne fin...

« L'entreprise, ajoute l'amiral, est si gigantesque, dans son ensemble, qu'il est difficile de croire qu'elle sera finie dans un si court espace de temps; mais je ne puis méconnaître le fait que les Français sont à la hauteur de l'œuvre. »

Voilà donc une constatation faite : l'entreprise est gigantesque, et les Français sont à la hauteur de l'œuvre ! Nous en demandons bien pardon à nos ingénieurs et à nos économistes en chambre, mais tout le monde trouvera naturel que nous accordions plus de crédit à l'opinion de l'amiral Cooper qu'à la leur.

Est-ce que les Anglais, de leur côté, doutent du succès ? — Non. Le *Standard*, dans un article qui contraste singulièrement avec le ton et l'attitude de la presse anglaise d'autrefois, fait un grand éloge de M. de Lesseps; il explique pourquoi les *petits* capitaux ont confiance en lui, et prévoit le succès. Il avoue que l'opposition faite, par les Anglais, au creusement du Canal de Suez, n'a eu pour effet que de retarder les travaux, et de faire dépenser plus d'argent qu'il n'en eût fallu.

Est-ce à ce résultat que les adversaires du Canal de Panama veulent arriver ? C'est, en tout cas, le seul auquel leur hostilité peut atteindre.

Et les Anglais croient si bien à la possibilité de l'ouverture du canal de Panama, que déjà ils s'inquiétent, pour leur immense commerce maritime, des conséquences de cette ouverture. Un journal commercial anglais, *The British Trade Journal*, disait, il y a quelque temps « que les Américains, à ce propos, sont sur le *qui-vive* et s'apprêtent à enlever à l'Angleterre sa suprématie commerciale, par l'établissement d'une sorte d'union douanière entre les différents pays d'Amérique, afin de se réserver le bénéfice du mouvement que créera le passage par Panama. »

Il est donc bien évident qu'il est dans la pensée de tous que le succès suivra l'effort, certainement, et que chaque nation se prépare, — comme nous l'avons déjà dit pour l'Italie elle-même, — en vue de cette grande éventualité.

AMÉDÉE MARTEAU

LA MARINE MARCHANDE AMÉRICAINE
ET LE CANAL DE PANAMA

Extrait de la « Revue-Gazette »

Les Etats-Unis dépassaient autrefois dans la construction des navires en bois à voiles le chiffre de 500,000 tonneaux par an, atteignant même 600,000 tonneaux en 1855; en 1881, ils n'ont plus fait que 280,000 tonneaux représentés par 1,108 navires, et aujourd'hui ils construisent en moins.

Cette situation, grave en tout temps, le devient encore plus au moment où le monde entier se prépare pour le grand mouvement commercial et économique auquel va donner lieu l'ouverture du canal interocéanique de Panama. On comprend, dès lors, que le gouvernement de Washington, que les armateurs yankees se préoccupent de réagir contre un état de choses qui constituerait pour l'Amérique une infériorité croissante à l'égard des grandes nations maritimes et notamment de l'Angleterre et de la France.

Nous trouvons l'écho de cette préoccupation dans la dépêche suivante publiée par le *New-York Herald.*

Nathaniel Mackay, un des membres de la famille des constructeurs de navires de Boston, a pris passage sur le *City of Chicago*, qui est parti aujourd'hui pour Liverpool. « Je vais « en Europe, a-t-il dit, pour visiter les chantiers des gouver- « nements et les chantiers particuliers de construction de « navires en Angleterre et en France, pour étudier la méthode « de construction des navires dans ces pays, les salaires « payés aux ouvriers, la façon de vivre de ces ouvriers et « les dépenses qu'ils font pour vivre. J'examinerai aussi avec « attention comment il se peut que les navires soient « construits de l'autre côté de l'Océan à 9.6 liv. st. par tonne « ou 20 0/0 meilleur marché qu'ici. Je voudrais pouvoir faire « comprendre à notre peuple la nécessité qu'il y a de faire « quelque chose pour favoriser le commerce americain de « façon à ce que nous puissions nous assurer une part dans « l'immense commerce transatlantique. Mais nos lois actuelles « de navigation nous barrent le chemin et, si on ne les rap- « porte pas, si l'on ne permet pas au capital américain de se « placer librement dans des navires construits à l'étranger, « nous demeurerons paralysés en face de cet énorme trafic. « Nous avons besoin que ces lois soient rapportées, et il faut « que le Congrès, en présence de ce commerce considérable, « lâche la bride à l'initiative américaine et à la concurrence, « ou, autrement, tous les bénéfices de ce prodigieux trafic « nous glisseront entre les mains. Il n'y a pas de temps à « perdre, car la construction des navires à tonnage considé- « rable, qui seront nécessaires, prendra beaucoup de temps, « et il faut que nons soyons prêts à l'avance et que nous « n'attendions pas jusqu'au dernier son du cor. »

Le cri d'alarme jeté par un des représentants les plus autorisés de la grande industrie maritime en Amérique démontre l'intensité de la crise dont cette industrie se sent menacée.

Que les Etats-Unis parviennent, comme on semble l'espérer à New-York et à Boston, à lutter avec l'Eu-

rope pour le bon marché et la perfection des constructions navales, ou qu'ils se décident à faire construire pour leur compte à l'étranger, il résultera, en tout cas, de ce réveil des armateurs américains une nouvelle activité dans les relations internationales, la multiplicité des moyens de transports amenant forcément une augmentation correspondante dans les échanges de pays à pays.

L'AVENIR DE LA CORÉE

D'après le *Shanghaï Courier*, l'amirauté russe a reconnu que l'occupation de Quelpaert, entre la mer de Chine et la mer du Japon, ne peut pas être d'une grande utilité, cette île étant peu fertile et ne possédant pas de port. Le gouvernement russe aurait jeté son dévolu sur l'île Tshuhima, située à l'entrée de la mer du Japon, dans le détroit de Corée. Tshuhima a 37 milles de longueur; un détroit profond, dans lequel se trouvent plusieurs ports bien abrités, la divise en deux parties. Il n'y a qu'un seul passage navigable dans ce détroit, ce qui en rend la défense facile; l'eau, le bois, les légumes et le bétail abondent dans l'île.

Le même journal prête aussi à l'Allemagne l'intention d'occuper le groupe Crichton, situé à l'est de Port-Hamilton. Ce groupe comprend quatre grandes îles et de nombreuses îles plus petites. Les autres nations, ajoute-t-il, suivront probablement l'exemple que leur donnent la Russie, l'Angleterre et l'Allemagne, si bien que la Corée, avant peu, sera voisine de toutes les grandes puissances européennes.

Cet empressement des grandes puissances à se créer, près de la Corée, des stations navales, montre bien que ce pays, comme ses deux voisins, la Chine et le Japon, est appelé à un important avenir commercial.

Les produits européens et américains y sont demandés de plus en plus par les indigènes; le total des exportations et importations a atteint, en 1883, 17 millions de francs. En 1884, l'ouverture du port de Chemulpo au commerce étranger a donné une nouvelle impulsion aux échanges, et tout fait présager que la Corée, dont la population dépasse 8 millions d'âmes, va devenir un excellent débouché.

Les canaux de Suez et de Panama ne pourront que bénéficier de ce nouveau courant d'affaires: le Canal de Suez restera comme aujourd'hui la route du transit des produits de l'Europe, et le Canal de Panama, qui raccourcira de plus de 6,000 milles la distance de New-York et de tous les ports de la côte est de l'Amérique du Nord à la Corée, sera la grande voie maritime par où passeront les produits exportés, en destination de cette contrée, de l'est des Etats-Unis.

LA NAVIGATION DANS L'OCÉAN PACIFIQUE

M. L. Simonin vient de publier dans la *Revue scientifique* une étude très complète sur les grandes lignes de navigation.

M. L. Simonin, après avoir fait l'historique de la navigation, indique la situation actuelle de la marine marchande dans le monde. En 1884, le nombre des navires à vapeur était de 8,433, jaugeant 6,675,233 tonneaux net; celui des bâtiments à voiles atteignait 44,734 d'une jauge totale de 13,010,879 tonneaux net.

L'auteur de l'article que nous analysons s'occupe ensuite de la construction des navires, donne des détails intéressants sur les diverses législations qui influent sur le développement des flottes commerciales, et énumère les grandes lignes de navigation qui sillonnent les mers.

Nous croyons intéressant de reproduire ce qu'il dit au sujet de la navigation dans l'Océan Pacifique :

« Cette navigatiou est encore restreinte. Cela tient à « ce que cet Océan est le plus éloigné du monde européen et de la côte atlantique de l'Amérique du Nord, « qui détiennent tout le commerce du globe. Quand le « Canal de Panama sera ouvert, le Pacifique sera « à son tour sillonné de navires tout autant que l'Océan « Indien et l'Océan Atlantique. Une partie du commerce de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de la « Nouvelle-Calédonie, le commerce de Taïti, des Sandwich, des Samoa, des Tonga, des Fidji, se fera par là, « ainsi qu'une partie du commerce de la Chine, du « Japon, des Philippines, des Indes néerlandaises.

« Les Etats-Unis passeront pour les trois quarts du « tonnage et du nombre des navires, dans le Canal « Interocéanique de Panama, comme les Anglais dans « le Canal de Suez. Nous sommes nous-mêmes intéressés au succès de cette grande entreprise isthmique, « de ce passage à niveau entre les deux plus grands « Océans du globe. C'est avec l'argent français, c'est « avec les ingénieurs français que se fait ce grand percement, contre tous les obstacles accumulés par la « nature, comme s'est fait le percement du Canal de « Suez, et l'un et l'autre avec M. de Lesseps. C'est lui que « M. Gambetta a appelé si justement un jour le « grand « Français », précisément au moment où M. de Lesseps venait de faire décider par le congrès international, qu'il avait appelé à Paris, le percement de « l'isthme américain de Colon à Panama. Avec l'énergie, la persévérance, la foi qu'il apporte dans toutes « ses œuvres, il est sûr de réussir, et il réussira dans « celle-ci, quelque difficile et insurmontable qu'elle « paraisse. Malgré tous les obstacles et toutes les critiques, souvent injustes, passionnées, déloyales, qu'on « amasse contre lui, il réussira comme il a réussi à « Suez, contre l'opposition de Palmerston et de tous « les Anglais, dont il a cependant fait la fortune. »

LA SPÉCULATION

REVUE DE LA PRESSE

L'attitude des Actionnaires et des Obligataires de la Compagnie a complètement déconcerté la manœuvre de spéculation en baisse tentée à la Bourse de Paris,

Nous reproduisons ci-après, et sans commentaires, diverses appréciations sur l'incident :

Journal des Débats :

La Compagnie du Panama reçoit beaucoup d'encouragements de la correspondance que l'appel de fonds a immédiatement suscitée entre elle et ses actionnaires.

Gaulois :

L'action du Panama, depuis l'appel de fonds, paraît chaque jour plus ferme. Il ne peut plus y avoir de doute sur la qualité de la clientèle de la Compagnie. On prétendait que l'appel de fonds provoquerait un mouvement d'effroi parmi les actionnaires. Les titres

allaient tomber en avalanche sur le marché. Le coup a été frappé bien nettement.

Que s'est-il produit? Les titres ont déjà regagné un peu plus de 20 fr.; jamais les achats du comptant n'ont été plus nombreux.

Les capitalistes se disent que, si la Compagnie appelle de l'argent ici, c'est qu'on travaille là-bas; et, sous l'empire de ce raisonnement très simple, ils profitent des cours actuels pour mettre en portefeuille une valeur dont la période de grande production se rapproche tous les jours.

Evénement :

Encore quelques liquidations comme celle du 31 octobre et il faudra bien que la spéculation à la baisse mette les pouces.

Figaro :

Mauvaise journée pour les vendeurs de Panama. Les livraisons de titres s'effectuent avec de grandes difficultés, tant sur le marché à terme que sur celui du comptant. Il s'est produit, en effet, un découvert, même sur les obligations. Il résulte de cette situation que les acheteurs sérieux d'actions et d'obligations de Panama ont de la peine à se faire livrer leurs titres dans les délais réglementaires.

Petit Journal :

Les acheteurs sérieux ne peuvent obtenir la livraison, dans les délais réglementaires, des actions et des obligations qu'ils ont achetées.

Journal des Postes :

Les racontars continuent à aller leur train sur le Panama. Tout le monde s'agite. Cela nous paraît d'autant plus regrettable que tout ce mouvement ne repose sur aucune base sérieuse. Dans de pareilles affaires, savoir prendre patience est une impérieuse nécessité. Attendre et laisser dire est la seule chose à faire.

Pays :

Les vendeurs trouveront difficilement à racheter si les détenteurs de titres, comme c'est à présumer, se refusent à vendre.

Courrier du Soir :

Nous ne serions nullement surpris de voir la progression sur les actions de Panama s'accentuer davantage encore; il y a un gros découvert des vendeurs peu sérieux, les titres ont manqué absolument en liquidation ainsi que le déport l'accuse et au moindre revirement de la situation de place, nous ne doutons pas que cette valeur, une des mieux classées, ne se rapproche rapidement de ses anciens cours.

Carnet Financier :

Quant au Panama, je ne crains pas de déclarer qu'il existe un énorme découvert sur cette valeur et que les vendeurs en spéculation seraient bien pris, si leurs acheteurs avaient un tantinet l'idée d'escompter leurs positions, après la liquidation de quinzaine qui s'approche.

En ce qui me concerne, je sais pertinemment que des achats faits au comptant depuis quinze jours et même depuis trois semaines, sur le marché officiel, ne sont pas encore servis par les vendeurs.

Paris-Bourse :

L'action Panama a touché le cours de 400. Il devient de plus en plus clair que ce ne sont pas les porteurs qui avaient vendu en prévision du versement, mais bien ceux qui ont voulu les guider sur le chemin du salut.

Et dire qu'il y a eu des gens qui ont prêché l'effondrement du cours sur l'appel de fonds! On a l'air de sourire toutes les fois que M. de Lesseps parle des manœuvres malveillantes de la spéculation, mais franchement, est-ce que l'événement ne vient pas de lui donner raison?

Revue-Gazette :

La Bourse, quant au Panama, semble revenue à une saine appréciation des choses. Les vendeurs, les « baissiers », ruinés dans leur projet, lassés de payer des déports onéreux, cherchent à se racheter, et, comme nous l'avons dit, provoquent la hausse sans parvenir à se liquider. Rien n'est plus curieux et plus instructif pour l'actionnaire que cette situation désespérée du spéculateur qui a essayé de lui prendre son titre et qui n'a pas réussi.

Rien de plus remarquable, d'ailleurs, que l'attitude de l'actionnaire, dédaigneux des manœuvres de Bourse et des opinions de circonstance, devançant aux guichets de la Compagnie l'appel du versement de fonds, qui était le grand argument des baissiers. Nous, nous disions : « L'Actionnaire est inquiet, parce qu'on ne lui demande pas l'argent qu'il a souscrit, car il traduit cette passivité des Directeurs de Panama en lenteur dans l'exécution des travaux; plus on demande l'argent nécessaire et plus l'actionnaire sera satisfait, car plus il verra l'heure de l'achèvement approcher. » C'est nous qui avions raison et c'est la spéculation à la baisse qui paye maintenant la conséquence de son faux raisonnement.

La plupart des actionnaires, nous le savons, insistent pour verser, dès à présent, les fonds qui ne seront exigibles qu'en février.

Sous l'influence de nombreuses demandes (car un groupe d'actionnaires nouveaux se forme) l'action n'a fait qu'un bond de 387.50 à 405. Les obligations sont très recherchées à 10 et 15 fr. plus cher qu'on ne les payait il y a huit jours. C'est encore, à ce taux, un placement exceptionnel.

LE TRAFIC FUTUR DU CANAL

Le *Brooklyn Daily Eagle*, de Brooklyn, publie l'appréciation suivante du trafic destiné à transiter d'un océan à l'autre par le Canal de Panama :

« Le changement des voies du commerce qui s'annonce sera beaucoup plus important que celui que créa l'ouverture du Canal de Suez.

« L'isthme de Suez a été pendant des siècles un anneau important de la chaîne du commerce du monde, tandis que l'isthme de Panama a eu une histoire beaucoup plus courte et un commerce de transit comparativement insignifiant; et si l'éminent ingénieur français tient sa promesse, le changement commencera plus tôt qu'il n'a été généralement prévu. »

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 14 novembre 1885.

—

(Opp. 391). — Sur cinq actions au porteur nos 550,676 à 550,680.

(Opp. 392). — Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur nos 509,063, 509,065 à 509,067, 509,069.

(Opp. 393). — Sur six coupons no 10 (échéance du 1er janvier 1886) d'actions au porteur nos 320,602 à 320,607.

(Opp. no 394). — Sur deux coupons no 2 (échéance du 15 octobre 1885) d'obligations 3 0/0 au porteur nos 505,716 et 505,717.

ERRATUM (Opp. 388). — Lire 130,999 à 131,001 au lieu de 130,999 à 131,011.

Complément de l'opp. 369. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0 no 4,418 pour 80 obligations,

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 novembre 1885.

—

(Opp. 232) — Sur douze obligations 5 0/0 au porteur, nos 139,971 à 139,982.

(Opp. 268). — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur nos 418,658 à 418,660.

(Opp. 347). — Sur une obligation 4 0/0 au porteur no 222,819.

(Opp. no 369). — Mainlevée partielle sur trente-cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 137,803 à 137,837 et sur quinze obligations 3 0/0 au porteur nos 535,099 à 535,105 et 535,115 à 535,122.

(Opp. 389). — Sur six coupons no 2 (échéance du 15 octobre 1885), d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 136,590 à 136,595.

Le Gérant : POURTET.

Paris. — Imprimerie P. Mouillot, 13, quai Voltaire. — 58428

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA
A LA BOURSE DE PARIS, DU 31 OCTOBRE AU 14 NOVEMBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
31 octobre	382.50 381.25 382.50 383.75 381.25 382.50 383.75 382.50 381.25	en liq. : ... au 31 : ...	345 342.50 340	201 200	258 257 256 258 259 259.50 260 259 260
1er novembre. . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
2 —	382.50 383 75 385 382.50 381.25 380 381.25 382.50 381.25	en liq. : 378.75 au 31 : 382.50 383.75	340 342	201.25 202 203 202 201.25	260 257 258 260 261 262
3 —	382.50 383.75 385 386.25 387.50 386.25 385 383.75 382.50 385 386 25 387.50 388.75	en liq. : ... au 15 : ...	340 337.50 340	203 202.50	261 260 262 262.50
4 — . . .	385 386.25 383.75 385 386.25 387.50	en liq. : ... au 15 : ...	340 341 341.25 341.50 342 342.50 340	201.25 201 200 201 200.50 201 201.25	263 262 263 263.50 264
5 — . . .	388.75 387.50 388.75 390 391.25 392.50 393.75 395 396.25 397.50 395	en liq. : ... au 15 : ...	340 342 342.50 343 343.75 344 344.50 345	203 204 205 206 205.50 206 206.25 206.50 207	265 267.50 268 268.50 268.75 269 269.50 270 268.75 270
6 —	395 397.50 396.25 395 393.75 392.50 395 393.75 392.50	en liq. : ... au 15 : ...	345.25 347.50 345.25 345 344.75	203 205	277 50 275 276 25 275 273.75 272.50 273.75 275
7 —	392.50 393.75 395 393.75 395	en liq. : ... au 15 : ...	345 344.75 345	206 05 204.50	270 271.25 270 268.75 268 269 270 271 272.50 273.75 274 274.50 275 274.50 275
8 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
9 —	397.50 398.75 400 398.75	en liq. : 398.75 au 15 : ...	345 345.50 346 346.25 346.50 347 345	205 206 207 207.50	270 275 274 275
10 —	398.75 400	en liq. : 398.75 au 15 : ...	350	209 209.25 209.50 209.75 210 209.50	275 275.25 275.50 276 277
11 —	400 398.75 397.50 398.75 400 401.25 402.50 403.75 405 403.75 402.50	en liq. : ... au 15 : 402.50	349 50 349.75 350 352.50 355	206.25 207 207.50 208 208.50 208.75 209	278 277 276 275.50 277 277.50 277.75
12 —	408.75 407.50 408.75 410 411.25 412.50 411.25 410 411.25	en liq. : .. au 15 : 407.50 412.50 406.25 411.25	355 357.50 360 357.50 355	210 211 212 211	279 279.25 279.50 278 279
13 —	417.50 418.75 417.50 416.25 417.50 418.75 420 422.50 421.25 422.50 423.75 421.25 420 421.25 422.50	en liq. : ... au 31 : 413.75 425 412.50 421.25	360 362.50 365 370 375 380 372.50 370 365 370 375	210 211 212 212.50 213 213.50 214 213	278 279 280 281 281.25 281.50 282
14 — . . .	411 25 410 411.25 412.50 410 413.75 412.50 413.75	en liq. : .. au 15 : 412.50 412.50 407.50 411.25	370 367.50 365 362.50 361.25 361 360 362.50 365 362.50	210.50 212 212 211 210 50 211 212 210 50 212 213 214	280 276 278 277 276 277.50 277

6e Année. — Numéro 151. Mardi 1er Décembre 1885.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

Les abonnements partant du 1er janvier et finissant le 31 décembre, nous prions nos souscripteurs de vouloir bien nous faire parvenir le montant de leur renouvellement pour l'année 1886, afin d'éviter une interruption dans l'envoi du BULLETIN.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'Administration, il est fait un appel de 125 francs par Action de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 1er au 5 février 1886.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er février 1886.

PAYEMENT
DU DIXIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'Actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 10, échéant le 1er janvier 1886, sera payé à partir du samedi 2 janvier, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

5 fr. 91, *impôts déduits,* par action nominative,

Et de :

5 fr. 668, *impôts déduits,* par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 5 0/0

SIXIÈME TIRAGE

Le sixième tirage des obligations 5 0/0 aura lieu le mardi 15 décembre 1885, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 178 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier 1886, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

MANIFESTATION

DES

ACTIONNAIRES ET OBLIGATAIRES DE NYONS

M. Ferdinand de Lesseps a reçu la lettre suivante :

Nyons, le 23 novembre 1885.

Monsieur,

J'ai le grand honneur de vous donner communication de la Pétition suivante que mes amis et moi, tous porteurs de titres de Panama, avons adressée à MM. les Députés.

Nous avons pensé, Monsieur, qu'il était bon d'affirmer hautement la confiance que nous inspirent votre grand nom, votre passé, et les immenses services rendus par vous à la civilisation, au commerce et aux intérêts français.

Veuillez agréer, etc.

MARTIN FILS,

Banquier à Nyons (Drôme), Délégué des Pétitionnaires de l'arrondissement de Nyons.

Voici le texte de cette pétition :

A M. le Président et à MM. les Membres de la Chambre des Députés

Messieurs,

M. Ferdinand de Lesseps, Président de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama, a sollicité du Gouvernement de la République Française, l'autorisation d'emprunter les sommes qui lui sont nécessaires pour terminer son œuvre au moyen d'une émission de valeurs à lots.

Les soussignés, porteurs d'Actions ou d'Obligations de cette Compagnie, absolument convaincus qu'une pareille mesure contribuerait puissamment à l'exécution rapide de cette grande entreprise, vous prient, Messieurs, en considération des intérêts engagés et de l'importance de l'œuvre, de vouloir bien décider que cette autorisation sera accordée à M. Ferdinand de Lesseps.

Vos très respectueux serviteurs,

(*Suivent* 168 *signatures légalisées d'habitants du canton de Nyons.*)

M. Ferdinand de Lesseps a écrit la lettre suivante à M. Martin fils, de Nyons.

Paris, le 24 novembre 1885.

« Monsieur,

« Vous avez bien voulu me communiquer une Pétition qui vient d'être adressée à la Chambre des Députés par un grand nombre de porteurs d'Actions et d'Obligations de la Compagnie du Canal de Panama, habitant l'arrondissement de Nyons.

« Cet acte d'initiative de la part de nos associés m'est très précieux, et je vous prie de leur en adresser mes remerciements.

« Il est un témoignage nouveau de leur confiance dans l'avenir de l'entreprise. Il a bien la signification que vous indiquez.

« Veuillez agréer, etc.

FERDINAND DE LESSEPS.

LES TRAVAUX

Les rapports sur les travaux exécutés dans l'Isthme pendant le mois de septembre, et qui viennent de parvenir à l'Administration centrale, confirment pleinement ce que nous avions espéré en résumant les rapports d'août.

Nous sommes heureux de pouvoir ajouter, — avant d'entrer dans les détails des rapports — que le cube obtenu pendant le mois d'octobre est supérieur à celui qui avait été constaté en septembre.

Nous n'osons pas encore dire que la « saison pluvieuse » de 1885 aura donné, en définitive, des résultats exceptionnellement satisfaisants, les pluies habituelles n'étant pas encore terminées ; mais ce que nous pouvons affirmer, dès maintenant, c'est que les résultats obtenus en septembre, et surtout en octobre, dépassent les prévisions.

Voici, d'après les renseignements transmis par un télégramme, le cube réalisé en octobre par un certain nombre de chantiers :

Chantier	Cube
Colon	147.000
Gatun	224.000
Bohio-Soldado	28.000
San-Pablo	31.000
Gorgona	32.000
Obispo	48.000
Emperador	70.000
Culebra	38.000
Paraiso	18.000
La Boca	13.000
Dérivations	58.000
Accessoires	8.000
Total	715.000

Ces chiffres font ressortir pour ces chantiers une augmentation de 13,000 mètres cubes sur le rendement d'août et de 107,000 mètres sur celui de septembre.

Un télégramme a fait connaître l'arrivée à Colon et la mise en montage de six des grands excavateurs dont les essais ont été faits à Pantin, au mois de juillet dernier, devant les Actionnaires.

Les rapports de septembre contiennent les renseignements suivants :

Dans la section de Colon

Une grande drague américaine, mise en marche au kilomètre 2,400, se dirigeant vers Mindi, draguant à une profondeur moyenne de 4 mètres,

avec un papillonnage de 35 mètres, avançait dans le mois de 317 mètres.

Une autre drague, en réparation jusqu'au 15, avait été mise, à cette date, à l'élargissement du port, se dirigeant vers le Canal et draguant à une profondeur de 7 mètres. L'avancement de la quinzaine avait été de 135 mètres.

L'entreprise Dreyfous, pour la reconstruction du wharf n° 5, comptait avoir terminé sa tâche dans le courant d'octobre.

En régie, une drague, mise en fonction dans l'avant-port le 11 septembre, draguait à 9 mètres de profondeur avec un papillonnage de 60 mètres. Son avancement a été de 49 mètres.

Des avaries survenues à l'appareil de débarquement n'ont pas permis de tenir en travail la drague n° 2.

La drague n° 8 a été mise en réparation le 10 septembre. Du 1er au 10 cet appareil avait avancé de 82 mètres dans une partie rocheuse. Sa réparation a été exigée par suite de l'exiguïté du couloir de débarquement.

Divers *travaux accessoires*, tels que la construction d'un égout pour le déversement des eaux pluviales, la consolidation de wharfs, etc., ont été exécutés à Colon pendant le mois.

Relativement au *service des eaux*, le Rapport s'exprime ainsi : « L'eau a été fournie en abondance tant au terre-plein qu'au service des locomotives et des dragues. Une moyenne de 7 hommes assure le fonctionnement de ce service. »

A Gatun

Une *drague américaine*, en action dans l'axe du Canal, a avancé, dans le mois, de 628 mètres, donnant un cube de plus de 100,000 mètres.

Une *autre drague*, placée également dans l'axe du Canal, « a fait sa trouée, dit le Rapport, pour remonter le Chagres ; son dragage se fait facilement ». L'avancement de cet appareil, dans six mois, a été de 165 mètres.

Au Mindi, la reprise des travaux, récente, permettait d'augurer d'excellents résultats. Nous attendrons que ces résultats aient été confirmés pour en entretenir nos lecteurs.

Des équipes diverses travaillaient, en outre, avec ardeur et avec succès, sur ce point, à la mise en état du matériel d'un chantier de dynamite ; à l'arasement de terres et à la construction de cavaliers pour la venue des dragues ; à la préparation de l'emplacement des ateliers ; au dessouchement et à la préparation du terrain pour l'arrivée d'une autre drague ; à des études topographiques pour la dérivation du Chagres ; au transport du matériel flottant, etc.

A Bohio

L'entreprise *Geoffroy et Musnier*, pour la dérivation du fleuve, a bien marché.

L'entreprise *Trottet* a continué l'ouverture de la cunette.

L'entreprise *Artigue et Sonderegger* continue son travail dans la butte dans de bonnes conditions : « L'avancement, dit le Rapport, est très appréciable dans toutes les attaques, et particulièrement dans les cotes supérieures ; les cotes 50 et 40 ont entièrement disparu.

« On travaille toujours, ajoute le rapporteur, au gros matériel, aux côtes 12 et 20, tant du côté de Colon que vers Panama. Le percement de la galerie continue avec activité ; le résultat obtenu par le premier puits est très satisfaisant ».

Les différentes attaques de l'entreprise *Gay* se continuaient « dans de bonnes conditions. »

En régie, on avait maintenu en entretien les voies de campement et d'accès aux entreprises ; remblayé et creusé des fossés pour assurer l'écoulement des eaux ; dégagé le pont de Bohio et ses abords des débris et troncs d'arbres charriés par les crues du Chagres ; exécuté divers sondages ; déboisé, dessouché et nettoyé le terrain entre le kilomètre 17,880 et 18,100 pour la venue d'une drague, etc.

A Tavernilla

L'entreprise *Sosa et Diaz* complétait le travail de déboisement dans la dérivation du Chagres.

L'entreprise *Canro*, pour la dérivation du fleuve (rive droite), allait commencer ses travaux. Le plan d'attaque avait été donné.

L'entreprise *Huchet et Mallet*, pour la même dérivation, attendait la cessation « des pluies torrentielles » pour entrer en pleine activité. « Les entrepreneurs, dit le rapport, ont fini les installations des chantiers. »

En régie, on avait relevé, entretenu et réparé les voies de service et de garage ; dessouché le terrain pour l'installation des chantiers de transporteurs ; fait un chemin viable entre Tavernilla et San Pablo ; drainé le campement et ses abords pour assurer l'écoulement des eaux ; fait un embarcadère pour les bateaux de service ; étudié définitivement la dérivation du Chagres (rive gauche) entre les kilomètres 33 et 36 ; repiqué l'axe du canal et démarqué les emprises, etc.

A San Pablo

L'entreprise *Métivier et Rochet*, conduite avec activité, se préparait à travailler d'ici peu, dit le rapport, au gros matériel.

A Gorgona

L'entreprise *Percepied* n'avait pas repris le travail au grand matériel.

L'attaque inférieure des *Chantiers de Juan-*

Grande avait donné, pendant le mois, un mouvement quotidien de 633 cars.

Entre les kilomètres 40,120 et 40,666, six attaques avaient fonctionné depuis le commencement du mois. Ces derniers chantiers avaient eu en mouvement 841 wagonnets.

Au *Chantier de la Petite Boucle*, les équipes ont travaillé, successivement, à la cote 15 et à la cote 13. La moyenne d'enlèvement, par wagonnet et par jour, dans ce chantier, a été de 10 mètres cubes 40.

A Matachin

L'entreprise *Thirion* a donné, dit le rapport, des résultats qui peuvent être considérés comme satisfaisants.

La production des différents chantiers pendant le mois ayant été maintenue, démontrait que l'avantage acquis en août a été conservé en septembre à peu de chose près : cet avantage était une augmentation de cent pour cent sur la production des mois antérieurs.

A Obispo

L'*entreprise Bona frères* n'a donné qu'une faible augmentation sur le résultat du mois antérieur ; « Il est vrai, dit le rapport, qu'on attaque en ce moment la partie la plus difficile, c'est-à-dire la plus rocheuse de ce lot, la butte de Gamboa, massif compact de grès interposé comme un coin entre les deux attaques principales, celle du Chagres et celle de l'Obispo. »

Nous empruntons au rapport un passage descriptif intéressant de l'organisation du chantier en septembre :

« Le chantier de Chagres est installé à la cote 20 où le gros matériel appuie son attaque vers la butte de Gamboa. Les wagons se chargent à la main sur le front d'attaque et sur le côté gauche du Canal; les Decauville travaillent dans une cuvette dont le fond profile à la cote 23 50. Ces wagonnets déversent leur déblais dans les grands wagons qui viennent se ranger sur un appartement de 3 mètres 50 de hauteur. L'entrepreneur a adopté cette combinaison des deux sortes de matériel pour accélérer le travail, car le transport au Decauville devient surtout onéreux pour un parcours un peu long. Il est donc préférable d'employer les grands wagons remorqués par une locomotive pour transporter et décharger les déblais dans un emplacement approprié et placé sur les bords du Chagres. »

A la cote 35, la butte a été percée par une cunette, et sur ce point l'entreprise creuse une mine en galerie qui doit désagréger la butte dans un périmètre assez étendu.

L'entreprise Muraccioli a réalisé de grands efforts au chantier de la Corosita, « masses rocheuses, dures et compactes ». Ce chantier, où la mine est le seul mode d'action, a donné 40,000 mètres cubes en septembre. Les trous de mine sont forés à 2 m. et 2 m. 50 de profondeur ; les grosses mines donnent d'excellents résultats ; « le 17 septembre, dit le Rapport, un puits de mine chargé de 80 kilogrammes de dynamite et de 50 kilogr. de poudre, a fait explosion au niveau de la cote 55. Le résultat a été l'éboulement du massif ou de l'étage, à la cote 60, sur une surface de 12 mètres sur 20, soit 240 mètres. La mine a produit son effet à une profondeur de 3 mètres au-dessous de la cote 55, ce qui porte à 240 × (5 + 3), ou 1,920 mètres la masse désagrégée. Cette mine a donc produit un résultat dont on est en droit de s'applaudir.

L'entrepreneur a aussitôt ouvert, non loin de là, une galerie de 20 mètres de longueur pour y installer une mine encore plus puissante.

Les chantiers de la *Corosita* sont dans une situation privilégiée, relativement aux pluies.

L'attaque à la cote 30, bien dirigée, réalisait de grands effets.

Un éboulement à la cote 45 n'a pas eu l'importance qu'on avait supposé d'abord. « Il ne semble pas, dit le rapport, qu'il y ait à en craindre de nouveaux ».

A *las Cascadas*, l'attaque de la cunette au gros matériel, sur le côté droit du Canal, a été entravée par les pluies. Il a fallu réparer les voies enfoncées à la cote 40. « Aujourd'hui, dit le Rapport, ce travail est terminé ; la reprise des travaux est un fait accompli ».

L'entreprise Taillandier n'a plus que 3,000 mètres cubes de déblai à enlever pour terminer la dérivation de l'Obispo. Quant au tunnel il faut régulariser le strauss et retailler certains profils. Les maçonneries du pont peuvent être considérées comme terminées.

A Emperador

L'entreprise Jacquemin a donné des résultats, en septembre, qui « indiquent une amélioration qui s'accentuera, étant donnée la marche relativement satisfaisante de tous les chantiers de cette entreprise ».

La tâche Delaunay et Canelle, au chantier des Petites-Chutes, a fait ressortir, en septembre, une augmentation de 9,065 mètres sur le cube du mois d'août. Il y a lieu d'être satisfait de ce résultat.

La tâche Erzinger, au chantier de la Cunette, est arrivée à un rendement de 30,824 mètres.

La tâche Thoré a donné un rendement de 7,113 mètres. Le rapport prévoit une rapide amélioration en constatant l'intelligence et l'activité du tâcheron nouveau.

La *tâche Dephieux*, au Lirio, a donné un rendement de 10,349 mètres cubes

A la Boca

L'*entreprise Marolle* a constitué « dans toute sa longueur » le corps du remblai du chemin de fer reliant le terre-plein à la carrière du Cerro-Sosa. « Il ne restait, fin septembre, qu'à exhausser et élargir la plate-forme. »

L'*entreprise Dreyfous* a à exécuter un battage de pieux devant les cales de montage. — « Le lancement prochain d'une drague, dit le rapport, rend ce battage urgent. »

L'*entreprise Anguilla* est occupée à élargir et exhausser la digue située entre le Cerro et le rio San Juan. « Il y a lieu d'espérer, dit le rapport, que ces travaux seront activement poussés au début de la saison sèche. »

A Corozal

Le sondage n° 4 a été arrêté à 17 mètres de profondeur; le sondage n° 5, à 16 mètres 70. Deux nouveaux sondages, dans la direction de la Boca ont été entrepris à une distance de 50 mètres. « Le résultat des sondages, dit le rapport, est satisfaisant. »

Au *Cerro del Perento*, les travaux de la troisième fouille se poursuivaient.

A Paraiso

L'*entreprise Jessen et de Petro* disposait, au 1er septembre, de quatre locomotives, 14,565 mètres de voie, et 337 wagons.

L'*entreprise Carcenac* avait 2 excavateurs, 3 locomotives, 6,097 mètres de voie et 305 wagons;

L'*entreprise Sosa et Musso*, 2,630 mètres de voie et 122 wagons.

L'*entreprise Gros*, 752 mètres de voie et 48 wagons.

L'*entreprlse Sainson et Noyé*, 1,346 mètres de voie et 77 wagons.

A La Culebra

Les entrepreneurs disposaient, en septembre, de 12 excavateurs, 9 locomotives, 1,286 wagons, 151 croisements, 1,940 courbes et 16,504 mètres de voie.

Sur toute la largeur de l'Isthme, les entrepreneurs, en donnant, en général, la plus active production possible, se tenaient prêts à aborder la prochaine belle saison, — la saison sèche, — dans toute la plénitude de leurs moyens.

On peut dire maintenant que les pronostics défavorables publiés sur les effets de la saison des pluies, qui approche de sa fin, ne se sont heureusement pas réalisés.

Le *Courrier des Etat-Unis* du 7 novembre publie les lignes suivantes, qui sont le résumé télégraphique d'un article du *Star and Herald* de Panama :

Le Directeur de la Compagnie du Canal; M. Adamson, le Consul des Etats-Unis; M. La Vieille, Consul général de France; M. Beach, Consul des Etats-Unis à Guayaquil; le capitaine Lull, du steamer des Etats-Unis *Hartford*, et MM. Nathan Appleton et Slaven ont visité les travaux du Canal sur toute la ligne de Colon à Gatun et au delà. Ces messieurs ont été très impressionnés par le travail déjà fait. Le succès final de l'entreprise est considéré comme n'étant plus qu'une question de temps et d'argent.

On lit dans le *Charentais* du 27 novembre 1885 :

Nous lisons dans la *Revue des travaux publics*, du 19 novembre courant que MM. Vignaud, Barbaud et Blanleuil, entrepreneurs français, viennent d'être chargés par la Compagnie du Canal interocéanique de Panama, d'exécuter les sections de Tavernilla, San-Pablo et Gorgona, sur une longueur de dix-huit kilomètres, comportant vingt millions de de mètres cubes à déblayer en trois années.

MM. Vignaud, Barbaud et Blanteuil sont trois Charentais; ils sont bien connus parmi nous, ils ont déjà fait leurs preuves dans les grands travaux qu'ils ont dirigés en France depuis vingt ans.

Nous ne pouvons donc que féliciter la Compagnie du Canal de Panama du choix judicieux qu'elle vient de faire, en s'assurant le concours de nos honorables concitoyens, auxquels nous désirons pleine et entière réussite.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton le 19 *novembre* 1885, *par le steamer* Medway

MM. PONCET (Paul),
HENRIQUEZ (Edouard),
VERMAND (Alfred),
VANNEAU (Antoine),
IMBERNOTTE (Louis).

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Août 1885.

NAVIRES.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Steamers........	24	33,703 t.	18	27,466 t.
Voiliers	37	6,844	18	3,646
Totaux...	61	40,547 t.	36	31,112 t.

LE TRAFIC DU CANAL

Nous avons publié, dans le *Bulletin* du 15 novembre' un article de M. Amédée Marteau, rédacteur en chef du *Journal du Havre*, sur « le Canal de Panama ».

Depuis, M. Amédée Marteau a continué sa remarquable étude en une série d'articles que l'espace dont nous disposons ici ne nous permet malheureusement pas de reproduire.

Nous devons donc nous contenter, à notre grand regret, d'analyser cet important travail et d'en reproduire la conclusion.

Dans le premier article de son Etude, le rédacteur en chef du *Journal du Havre* avait démontré que toutes les objections qui se produisent aujourd'hui contre le Canal de Panama sont exactement les mêmes que celles qui ont été dirigées jadis contre le Canal de Suez; que le succès de l'entreprise de Panama était évident, reconnu partout par les hommes de bonne foi, attesté d'une manière éclatante par les préparatifs que font, dès maintenant, toutes les nations en vue de l'éventualité prochaine du percement de l'isthme américain.

Dans son second article, M. Amédée Marteau explique comment ce percement s'impose. « Il est nécessaire, « dit-il, d'ouvrir l'isthme de Panama, qui sera la grande « porte vers l'Extrême-Occident; la marche normale de « la civilisation pourra reprendre son cours, rien ne « faisant plus obstacle aux communications des grandes « puissances commerciales avec le bassin du Paci- « fique. »

Il rappelle les enquêtes officielles faites par le gouvernement américain, notamment par l'amiral Davis, qui a constaté que l'économie réalisée sur les marchandises passant par la route future sera de plus d'un dixième de leur valeur. Il expose les bénéfices qui résulteront de l'abréviation des distances et du trajet, de la diminution du prix de l'assurance, pour les navires et les marchandises.

Puis il arrive à la question capitale: à l'évaluation du trafic.

« On a fait beaucoup de calculs, dit M. Amédée Marteau, et émis beaucoup d'hypothèses sur le trafic maritime probable et possible à faire avec ces régions. Nous croyons que les éléments officiels permettent, aujourd'hui, de déterminer très exactement le mouvement futur, par le Canal, *en considérant quel est le mouvement présent.*

Nous l'avons recherché pour les deux principales puissances maritimes de l'Europe, la France et l'Angleterre, et voici ce que nous avons trouvé dans les documents statistiques officiels de l'une et l'autre nation :

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DE L'ANGLETERRE AVEC LES PAYS DU PACIFIQUE, EN 1884 :

	NAVIRES A VOILES				NAVIRES A VAPEUR				TOTAL	
	Entrées		Sorties		Entrées		Sorties			
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Iles du Pacifique..	11	5.659	4	3.164	1	1.193	2	1.656	18	11.872
Etats-Unis : Côte du Pacifique....	283	370.058	190	211.597	2	3.513	3	4.761	428	589.929
Pérou...........	102	70.025	97	74.457	11	19.424	13	19.484	223	183.390
Chili............	108	64.212	256	184.811	31	64.688	40	71.652	435	385.263
Colombie.........	12	3.262	55	32.434	47	84.695	74	106.589	188	226.980
Bolivie..........	20	13.041	21	15.496	—	—		881	42	29.418
Mouvement total..........									1.334	1.426.852

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DE LA FRANCE AVEC LES PAYS DU PACIFIQUE, EN 1884

	ENTRÉES		SORTIES	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Pérou..............	139	120.153	15	19.930
Chili..............	48	75.327	81	106.053
Colombie...........	70	117.724	59	90.006
Etats-Unis : Côte du Pacifique.........	29	42.108	4	2.624
Total.......	286	355.312	159	218 610

Au total, cela fait, pour le mouvement maritime de la France avec la côte du Pacifique, du Chili à la Californie, 445 navires et 573,922 tonneaux en une année (1884); encore est-ce une année faible; car, en 1882, les entrées de la Californie avaient atteint plus de 136,000 tonneaux, au lieu de 42,108. Il convient, aussi, de faire remarquer que ce calcul, ainsi établi, n'est pas rigoureusement exact. En effet, si 386 navires sont sortis des ports du Pacifique à destination de la France, il faut bien qu'ils y soient venus de quelque part, pour prendre leur chargement. S'ils ne figurent pas tous en compte au départ des ports français, — puisqu'on n'en trouve que 159, — c'est qu'ils ne se sont pas rendus directement dans le Pacifique; c'est qu'ils ont eu, pour destination première, ou pour point de départ, un port d'Europe ou d'Amérique, d'où ils ont relevé vers le Pacifique. Ils n'en ont pas moins passé par le cap Horn, à l'exception de ceux qui ont eu Colon pour destination, et dont les cargaisons ont traversé par le chemin de fer de l'isthme. On peut donc dire que ce n'est pas 159 navires, jaugeant 218,610 tonnes, qui sont venus de France dans le Pacifique, mais un nombre égal, à peu près, à ceux qui en sont sortis. Le mouvement direct, dans les deux sens, serait donc, en chiffres ronds, d'environ 500 navires, pour 650,000 tonneaux.

Mais, en nous tenant aux chiffres officiels ci-dessus, il n'en résulte pas moins que, en 1884, le mouvement maritime de

la France et de l'Angleterre, seulement, avec les ports du Pacifique, a été de 2,000,774 tonnes et de 1,334 navires.

M. Amédée Marteau recherche ensuite ce qu'il faut ajouter, comme trafic maritime des autres nations d'Europe et d'Amérique, à ces 2 millions de tonnes.
Voici les chiffres auxquels il arrive, en suivant toujours la même méthode, c'est-à-dire en s'appuyant uniquement sur les documents officiels :

Allemagne, 360,000 tonneaux.
Autres pays d'Europe, 210,000 tonneaux.

Donc, « si le Canal de Panama était ouvert aujour-« d'hui, conclut M. Amédée Marteau, il serait immé-« diatement assuré d'un transit de 2,570,774 tonneaux « *pour le seul mouvement commercial de l'Europe,* « *avec le pays du littoral du Pacifique.* »
M. Amédée Marteau croit que ce mouvement devra « doubler en peu de temps. »

A l'époque où nous sommes, dit-il, quand les nations industrielles de l'Europe, et spécialement l'Angleterre, l'Allemagne et la France, ont poussé leur production industrielle au point où on la voit, au point que le prix des produits s'avilit de jour en jour; quand, de toutes parts, elles cherchent — comme les Etats-Unis aussi, d'ailleurs, dont nous nous occuperons plus loin — des débouchés, à grands frais et à grands risques; peut-on imaginer que, le Canal de Panama ouvert, les unes et les autres ne vont pas s'empresser d'en user pour se créer sur les côtes du Pacifique, dans ces pays encore insuffisamment peuplés, — mais qui se peupleront très vite quand ils auront des relations plus faciles et plus rapides avec le reste du monde, avec l'Europe et les Etats-Unis surtout; — peut-on imaginer, disons-nous, que les puissances industrielles et maritimes de l'ancien et du nouveau continent ne vont point faire un effort énergique pour ouvrir à leur commerce, ces pays neufs encore, et pleins d'avenir? Il ne faudrait rien connaître des choses de l'humanité pour nier qu'une énorme poussée se fera vers ce point, et qu'on verra, dès le lendemain de l'ouverture du Canal, s'y engouffrer les navires des puissances européennes, avides de porter leurs produits dans ces territoires auxquels on ne peut accéder, aujourd'hui, que par un détour immense, et où elles iront chercher les consommateurs que réclame impérieusement leur énorme production industrielle?

Et nous espérons bien que la France ne tiendra pas, alors, le dernier rang. Tout le littoral sud du Pacifique, quoique colonisé par les Espagnols, lui a appartenu commercialement, d'une manière presque exclusive, depuis plus d'un siècle. Quels noms sont plus populaires, au Havre, que ceux de Valparaiso, Iquique, Arequipa, Callao, Guayaquil, ces grandes stations navales du Chili, du Pérou, de l'Equateur, de la Bolivie? Nous laisserons-nous ravir la situation privilégiée que nous avons dans ces parages, chez ces populations, latines d'origine, et qui, jusqu'à présent, ont montré une préférence très marquée pour nos produits français? Nous y laisserons-nous devancer et supplanter?

M. Amédée Marteau s'occupe ensuite d'une « seconde « zone de navigation que le Canal de Panama ouvrira « aux puissances commerciales et maritimes de l'Eu-« rope. »

Cette zone, dit-il, comprend les grandes îles de l'Océanie, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, les Philippines, les possessions hollandaises, telles que Java. Nous laisserons de côté la Chine et le Japon, la Cochinchine et le Tonkin, admettant qu'ils doivent continuer d'être exclusivement desservis par le Canal de Suez, encore bien que, dans certains cas, on devra y envoyer des navires par Panama. Mais, enfin, nous les laisserons de côté, dans le calcul que nous avons à présenter et nous ne nous occuperons — toujours au point de vue européen — que des grandes îles du Pacifique et de la Malaisie.

Les documents officiels des divers pays, consultés par M. Amédée Marteau, établissent que pour cette zone le trafic maritime actuel est d'environ 2,700,000 tonneaux, qui se répartissent comme suit :

Angleterre.............................tonx	1.983.278
France..................................	313.476
Allemagne..............................	100.000
Autres pays d'Europe (Hollande, Espagne, etc.)	300.000
Total..........tonx	2.696.754

« Mais dira-t-on, si vous attribuez ce tonnage au futur « Canal de Panama, vous en dépouillez le Canal de « Suez auquel il est acquis, et selon une expression « vulgaire, vous découvrez Pierre pour couvrir Paul. »
Non. — Les trois cinquièmes du mouvement effectué entre les pays d'Europe et les pays d'Australie, d'Océanie et de Malaisie l'ont été au moyen de voiliers qui ont passé par le Cap de Bonne-Espérance.
« Cela représente donc, conclut M. Amédée Marteau, « pour le Canal ds Suez, un million à onze cent mille « tonneaux seulement et, pour la route du Cap, un mil-« lion six cent mille. Or, il nous sera permis d'affirmer « que si l'Isthme de Panama avait été ouvert en 1884, « tout ce dernier effectif aurait suivi cette route, et cela « sans nuire, comme on le voit, au Canal de Suez, à « travers lequel il ne transite pas. »
M. Amédée Marteau ajoute qu'à l'ouverture du canal de Panama, « et bien avant, peut-être », le transit par la route du Cap, c'est-à-dire le transit certain par la future route de Panama, dépassera 2,600,000 tonnes :

L'Australie, dit-il, est un continent nouveau. Depuis un demi-siècle à peine, il est mis sérieusement en valeur, et l'on sait ce qui s'y passe. Il ne faudrait rien connaître du mouvement agricole, surtout, et commercial de ces parages, pour soutenir que ce mouvement ne s'accroîtra pas dans des proportions extraordinaires. Mais, ici, nous avons, pour nous appuyer, des autorités que les économistes ne récuseront point.

Et M. Marteau cite un article, publié en 1882, par M. Paul Leroy-Beaulieu, dans l'*Economiste français*, où il est dit :
« Il n'y a guère que trois ou quatre ans que des bâtiments en destination ou en provenance de l'Australie se sont présentés pour la première fois à Suez. Depuis lors, leur nombre s'est rapidement accru : la navigation spéciale sur l'Australie a donné, en 1881, au transit par le Canal, 98 navires contre 51 en 1880. Ces navires sont parmi les plus gros et dépassent de beaucoup la capacité moyenne, qui est de 2,124 tonnes par navire transitant. Si le mouvement maritime vers l'Australie passait, pour la plus grande partie, par le Canal, il est certain que, dans peu d'années, il ne s'agirait pas d'un chiffre de 6 ou 7 millions de tonnes, ni même de 11 à 12 millions, mais de 18 à 20. Pour ne pas cependant, exalter les esprits, disons que ce sont là des conjectures.
« Une partie, il est vrai, — le tiers ou le quart peut-être — du commerce australien pourra prendre la voie de Panama. C'est également par Panama que passera le million de tonnes du mouvement maritime de la Nou-

velle-Zélande; mais ce n'est qu'exceptionnellement qu'un navire à destination, ou en provenance de la Nouvelle-Zélande, même à vapeur, prend la voie de Suez. »

Or, M. Paul Leroy-Beaulieu ne s'était pas trompé. L'article que nous venons de citer lui valut la lettre suivante, qu'il est intéressant de reproduire :

« Houlgate, 6 août 1882.

« Monsieur Leroy-Beaulieu,

« Je suis heureux d'avoir pu constater que vos informations relativement au transit de l'Australie étaient parfaitement correctes. J'en ai eu la confirmation dans un petit livre édité à Melbourne et portant le titre de *Our Colony in* 1880, by the Rev. James Ballantyne.

« Voici les chiffres que j'y relève :

« En 1879, 2,119 bâtiments dont 1,140 vapeurs et 979 voiliers sont entrés dans les ports de la région de Victoria. Leur tonnage était de 951,750 tonnes. Ont quitté les ports de Victoria la même année 2,004 bâtiments, dont le tonnage non indiqué devait atteindre 885,000 tonnes, soit un total de 1,836,750 tonnes pour l'année et pour le district de Victoria seulement.

« Ces 1,836,750 tonnes représentent 27,489,708 l. st. Le commerce total d'exportation et d'importation pour toute l'Australie en 1879 est évalué par le même statisticien à 88,655,640 liv. st., y compris la Nouvelle-Zélande, qui représente 14,117,711 liv. st.

« 27,489,708 liv. st. représentant un transit de 1,836,750 tonnes, 88,655,640 liv. st. représenteront environ 5,877,600 tonnes, c'est-à-dire le chiffre que vous donnez.

« Je trouve que sur ces 5,877,600 tonnes, le Canal de Panama devra en voir passer environ 2,506,150 représentés par les régions de Sydney, Queensland, Nouvelle-Zélande et Tasmanie, — Suez pourrait donc avoir 3,371,450 tonnes.

« Ceci en 1879. — On doit dépasser les 6,000,000 de tonnes maintenant... *Signé* J. DUBOC. »

Voilà des données qui prouvent que M. Amédée Marteau a le droit de dire :

On peut affirmer que le trafic se partagera entre les deux voies et que Panama bénéficiera, tout de suite, et de ce qui passe par le Cap de Bonne-Espérance et d'une grande partie de l'accroissement normal du commerce de l'Australie. En laissant donc à son actif les deux millions sept cent mille tonneaux que nous avons relevés, nous pensons rester dans des limites aussi modestes qu'elles sont raisonnables.

Dans la dernière partie de son étude, M. Amédée Marteau s'occupe des Etats de l'Amérique situés sur l'Atlantique, et dont les relations avec le Pacifique, qui ont lieu par le cap Horn, devront avoir lieu par le Canal de Panama, dès qu'il sera ouvert.

L'Annual Report of the navigation and commerce, publié par le département de la trésorerie des Etats-Unis, a permis M. Amédée Marteau de dresser le tableau ci-après.

En défalquant 650,000 tonneaux qui représentent la part du trafic des ports de l'Union situés sur le Pacifique, « il reste 1,619,440 tonneaux acquis au passage par « Panama. » En tenant compte de la navigation sur la côte des Etats-Unis du côté de l'Atlantique avec le golfe du Mexique et le littoral de l'Union situé sur le Pacifique, M. Marteau établit que : « le mouvement, « dès à présent acquis au Canal, et qui existe, à l'heure « qu'il est, atteint environ deux millions de tonnes. »

NAVIGATION DES ÉTATS-UNIS AVEC LES PAYS QUE DESSERVIRA LE CANAL DE PANAMA

1883-1884

Voiliers et vapeurs réunis :

Pays de provenance ou de destination	ENTRÉES		SORTIES	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Chili	27	23.324	69	57.444
Pérou	50	33.696	18	13.372
Guatemala (côte du Pacifique).	6	2.653	8	3.567
Colombie (Pacifique)	51	83.039	55	83.827
Colombie (golfe du Mexique)	268	267.926	277	242.279
Australie	213	261.302	192	174.420
Iles Philippines.	106	110.881	11	11.581
Indes hollandaises	22	11.836	76	60.502
Chine	41	51.569	20	27.411
Hong-Kong	107	198.436	70	156.677
Japon	31	38.057	37	51.254
Mexique (côte du Pacifique)	91	27.099	83	33.214
Indes orientales.	121	150.775	78	93.301
Totaux	1.134	1.260.593	994	1.008.849
Entrées			1.134	1.260.593
Total général			2.128	12.269.442

M. Amédée Marteau termine ses recherches en examinant ce que pourront produire, dans le transit du Canal, les relations maritimes entre le littoral Atlantique de l'Amérique du Sud et tous les pays indiqués au tableau ci-dessus.

Il arrive à un chiffre *minimum* de 500,000 tonnes.

« Nous pouvons maintenant, dit M. Amédée Marteau, « faire notre récapitulation et donner, d'une façon « exacte et précise, en dehors de toute hypothèse, « de toute majoration, le chiffre officiel, en quelque « sorte, du mouvement de la navigation qui s'effectue, « à l'heure présente, entre des pays d'Europe, d'Amé- « que, d'Asie et d'Océanie que desservira le Canal de « Panama.

« Voici quel est ce mouvement :

1° Navigation de l'Europe avec le côtes du Pacifique ....Tonx	2.570.774
2° Navigation de l'Europe avec l'Australie, l'Océanie, la Malaisie, les Philippines..........	2.696.754
Navigation des Etats-Unis avec les mêmes parages, plus l'Inde, la Chine, le Japon (à l'exception de San-Francisco)......................	1.619.440
Total......Tonx	6.886.968

« Soit près de sept millions de tonneaux; — ils y « doivent être en 1885; — c'est-à-dire le chiffre prévu « par M. Levasseur. Encore n'avons-nous point fait en- « trer en ligne de compte le mouvement très actif, — « personne ne le niera, — qui devra se créer entre la « côte de l'Amérique du Sud et le golfe du Mexique, « les Antilles, etc., et le littoral du Pacifique, mouve- « ment qui, d'après des calculs plausibles, ne sera pas « inférieur à un demi-million de tonneaux. Non, nous « avons voulu nous borner à démontrer ce qui existe, « la circulation qui a lieu effectivement, laissant pour

« le moment, de côté, toute hypothèse sur ce que devra « être le mouvement futur.

« ... Nous avons négligé d'escompter les accroisse« ments énormes qui se produiront dans l'intercourse « entre les pays industriels de l'Europe et les Etats« Unis, avec les régions du Pacifique et de l'Océanie. « En supputant ces accroissements, on arriverait bien « vite à huit ou neuf millions de tonnes.

« Mais nous n'avons pas besoin même de cette hypo« thèse. Tenons-nous-en à ce qui existe : cela suffit à « notre démonstration.

« Le Canal de Panama coûtera, dit-on, 1,200 millions, « plus peut-être. Soit. Cela fait un gros chiffre. Il fau« dra pour rémunérer et pour amortir un si énorme « capital, à 6 pour cent, en moyenne, actions et obli« gations, 72 millions par an. Il faudra huit millions « pour l'exploitation et pour l'entretien du Canal. Où « trouvera-t-on ces sommes formidables?

« On les trouvera dans le transit des sept millions « de tonnes ci-dessus indiquées, qui, à raison de 15 fr. « l'une, produiront, par an, 105 millions, sans compter « les recettes du domaine et des passagers. Il restera « encore 25 millions et plus pour distribuer des divi« dendes fort respectables aux fondateurs et aux action« naires qui, d'ailleurs, auront déjà reçu, sur les 72 mil« lions, un intérêt de 5 0/0. Et s'il transite plus de « 7 millions de tonnes, les produits et les bénéfices « seront encore supérieurs.

« L'on voit donc que cette opération gigantesque de« vra donner, à tous ceux qui y auront participé et « qui s'y seront associés, la légitime rémunération due « à leurs efforts et à leurs sacrifices....

« ... Le Canal de Suez et le Canal de Panama seront « les deux merveilles du monde moderne. Ces deux « grandes grandes portes, ouvertes, l'une à l'Orient, « l'autre à l'Occident, en établissant des communica« tions plus sûres et plus rapides entre les peuples, en « permettant une meilleure et plus exacte répartition « des forces économiques des nations, feront plus, pour « l'humanité et la civilisation, que cinq siècles de luttes « et d'efforts sanglants. Et nous sommes fier de cons« tater que ces œuvres merveilleuses, c'est par la France « et par des Français qu'elles auront été accomplies. « Ainsi, les hommes de foi pourront encore dire, quoi« que dans un autre ordre d'idées, non moins glorieux, « à notre avis :

« *Gesta Dei per Francos !* »

Les autorités de La Havane, qui savent à quoi s'en tenir sur l'exécution du canal maritime de Panama, se préparent à en utiliser l'ouverture.

Nous lisons dans le *New-York Herald :*

La Havane a passé un contrat pour la construction d'un dock capable de contenir les plus gros vaisseaux, qui, l'espère-t-on, pourra être achevé à l'époque de l'ouverture du Canal de Panama.

LE CANAL DE PANAMA

AU POINT DE VUE COMMERCIAL, TECHNIQUE ET FINANCIER

Extrait de l' « Intransigeant ».

Nous venons de recevoir une intéressante brochure que notre confrère M. L. Simonin a publiée ces jours derniers chez Dentu.

Le Canal de Panama au point de vue commercial, technique et financier : tel est le titre de ces quelques pages, dans lesquelles l'auteur a très clairement résumé l'exposé général de la nouvelle entreprise à laquelle M. de Lesseps a attaché son nom.

M. Simonin, on le sait, est un spécialiste dans la presse parisienne. Il s'occupe à peu près exclusivement des questions industrielles, dans lesquelles son titre d'ingénieur des mines lui donne une incontestable compétence. Cette compétence ne va pas cependant jusqu'à l'infaillibilité, comme on le voit par une confession faite de très bonne grâce en tête de l'opuscule.

En rappelant que dans sa carrière d'ingénieur il a traversé deux fois jadis l'isthme de Suez, avant que le canal fût percé, M. Simonin avoue qu'à cette époque, si l'entreprise lui paraissait relativement facile au point de vue technique, en revanche, elle lui semblait des plus aléatoires au point de vue financier; car il ne croyait pas alors que les recettes d'un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge pourraient jamais couvrir les frais.

« L'expérience nous a donné tort, ajoute-t-il, comme elle donnera tort à tous ceux qui combattent aujourd'hui le percement du canal de Panama. » Puis, avec l'autorité de son expérience personnelle et avec la foi du néophyte — foi d'autant plus vive qu'elle a dû triompher d'un long scepticisme raisonné — notre confrère s'écrie, en terminant l'espèce de préface qui ouvre sa brochure : « Le canal de Panama sera rémunérateur et, grâce à tous les moyens perfectionnés que la mécanique met en œuvre, on le terminera rapidement dans les délais voulus. »

Afin de communiquer à tous la confiance dont il est pénétré, M. Simonin nous fait l'historique abrégé, mais complet, de toutes les études préliminaires.

Il nous rappelle que le plan actuellement suivi pour opérer la section de l'isthme américain a été adopté, après une minutieuse enquête, dans un Congrès réuni à Paris en 1879, et aux travaux duquel prirent part 119 délégués représentant vingt-deux Etats appartenant aux cinq parties du monde.

C'est après avoir pris connaissance de tous les projets antérieurs ou rivaux, et les avoir attentivement étudiés que le Congrès donna la préférence au projet de M. Ferdinand de Lesseps par 78 suffrages sur 98 votants. Des autres délégués qui prirent part au scrutin, 12 s'abstinrent pour différents motifs et 8 seulement se prononcèrent contre le projet français.

La semaine dernière, dans un article où il étudiait la situation du commerce maritime de la France, notre collaborateur Ernest Vauquelin, recherchant quels effets pourrait produire sur le mouvement du Havre l'ouverture du canal interocéanique, estimait à *trois milliards de francs la valeur du transit annuel de la nouvelle voie commerciale* (1).

---

(1) Voici le passage de l'article de M. Ernest Vauquelin, auquel il est fait allusion :

« La ville du Havre n'a pas attendu que Mr Henri Desprez vînt lui révéler l'extension du mouvement commercial de ses deux rivales pour se transformer, pour s'armer — si l'on peut s'exprimer ainsi — en vue de la situation que va lui créer l'ouverture du canal de Panama.

« En 1889 — dans trois ans — on calcule que la nouvelle voie maritime sera inaugurée avec un transit de 7 millions 500 mille tonnes en chiffres ronds, représentant une valeur d'environ trois milliards de francs pour la première année.

« Notre grand port du Nord-Ouest a voulu s'outiller afin de pouvoir détourner à son profit le plus qu'il sera possible de cet immense trafic.

« Non seulement on a ouvert dans la vieille cité de nouvelles rues destinées à faciliter le transport des marchandises débarquées sur les quais et l'on a préparé la création d'usines dans le quartier industriel annexe naturelle de tout grand port, mais encore on s'occupe de la création d'un neuvième bassin et l'on réclame l'établissement à bref délai d'un chemin de fer du Havre à Dieppe vers le Nord, et d'une autre ligne dite du Sud-Ouest, au moyen d'un tunnel sous la Seine. »

Nous trouvons précisément dans le travail de M. Simonin les chiffres exacts et détaillés de cette statique établie par la première commission du Congrès, dont M. Levasseur, membre de l'Institut, avait été nommé rapporteur.

Par des calculs tirés de documents officiels, dit l'auteur de la brochure que nous avons sous les yeux, le rapporteur trouvait 367 millions de francs, en 1876, pour la part des Etats-Unis dans le mouvement commercial entre les côtes du Pacifique et celles de l'Atlantique.

Ce commerce, qui avait augmenté de 40 0/0 en quinze années, et qui prenait jusqu'ici la voie du cap Horn, sera entièrement détourné par le futur canal.

Quant au commerce des Etats-Unis avec les Indes, qu'on estime à 170 millions, on en a pris 60 millions seulement pour la part qui passera par l'isthme américain.

Le commerce de l'Europe avec la partie australasienne et asiatique de l'Océan Pacifique était fixé à 2 milliards, dont 1 milliard pour l'Australasie, 550 millions pour la Chine, 30 millions pour le Japon, 400 millions pour les Indes néerlandaises et les Philippines.

De cette somme totale, le rapporteur ne prenait que 500 millions pour la portion qui suivrait la nouvelle voie maritime.

Pour la côte américaine du Pacifique, les calculs d'estimation relativement au transit de l'isthme étaient les suivants :

Chili, 300 millions ; Bolivie, 50 millions; Pérou, 150 millions ; Equateur, 60 millions.

La part de la Colombie était estimée à 11 millions (sans parler du mouvement du canal proprement dit), celle des cinq républiques de l'Amérique centrale à 10[illegible] millions.

Pour le Mexique, on comptait 75 millions et pour la côte californienne 300 millions.

Avec la Colombie britannique estimée à 10 millions et l'Alaska, cité pour mémoire, on arrivait à une somme totale de 1,200 millions pour toute la côte américaine du Pacifique.

En y ajoutant les 367 millions du commerce des Etats-Unis (partie orientale) avec cette côte et les archipels de la Polynésie, ainsi que les 60 millions de leur commerce avec l'Océan indien, on arrivait à un total de 1,633 millions, que l'on réduisait à 1,300 millions pour parer à tous les imprévus.

Enfin, en comptant les 500 millions calculés pour la partie du commerce entre l'Europe et l'Orient qui prendrait la route du canal, le total général était de 1,800 millions.

En fixant la valeur moyenne de la tonne à 375 fr., celle qu'on admet pour le commerce de l'Angleterre avec le monde entier, et en prenant ce chiffre comme diviseur de la somme précitée de 1,800 millions, M. Levasseur trouvait que le tonnage en 1876-1877 était déjà de 4,800,000.

A cette époque (1876), la chambre de commerce de San-Francisco évaluait à 1 million de tonnes l'exportation qui se faisait dans la région des Etats-Unis située sur le Pacifique, par le cap Horn, et le chemin de fer *Central Pacific*, allant de San-Francisco aux Montagnes-Rocheuses, réuni à celui de l'*Union Pacific*, transportait plus d'un million de tonnes.

L'ouverture du canal ayant été fixée comme devant avoir lieu en 1889, le rapporteur de la commission de statistique arrivait à cette conclusion : que la valeur du commerce précité, augmenté d'après les moyennes connues, serait portée à 7,250,000 tonnes, soit à 2,880 millions pour le transit de l'année d'inauguration.

Estimant à 1,200 millions les frais de construction du canal et à 6,500,000 fr. les frais d'entretien et d'exploitation après l'achèvement, M. Simonin calcule que le produit des recettes (à 15 fr. la tonne) donnera, dès la première année, un rendement de 108 millions, soit un intérêt d'environ 11 0/0 du capital employé.

Et chaque année, dit l'auteur en terminant, le rendement du canal de Panama devra augmenter, comme celui de Suez, par l'accroissement continu et naturel du tonnage : conséquence nécessaire du développement du commerce et de la multiplication des relations entre les différents Etats du globe.

LES CAPITAUX ET LES AFFAIRES

Extrait de la « Patrie ».

Depuis bientôt trois années le monde des affaires, en France, est dans le marasme. L'esprit d'entreprise semble avoir abdiqué et, de cette remarquable activité qui, jadis, alimentant nos industries, fécondait du même coup notre épargne, que reste-t-il aujourd'hui?

Les faits sont là pour fournir une triste réponse.

Est-ce à dire cependant que la source des affaires soit tarie et que, dans le vaste champ ouvert au labeur des hommes et à leur initiative, il n'y ait plus aucune exploration à faire, plus rien d'utile, voire de nécessaire à entreprendre ?

L'exemple du contraire, exemple vivant, est sous nos yeux.

Nous voulons parler de M. de Lesseps.

Chacun lui décerne le titre de « Grand Français » ; et ce titre, il le mérite doublement. D'abord parce qu'il a su porter au loin et entourer de prestige le nom de la France ; en second lieu, parce que, demeuré sur la brèche quand tant d'autres rentraient sous la tente, il s'emploie en ce moment à ouvrir une voie nouvelle où son pays peut être assuré de rencontrer à la fois honneur et profit.

En d'autres termes, après avoir réussi le Canal de Suez, M. de Lesseps est en train de réaliser le Canal de Panama.

Mais, diront les adeptes de certaine école pour laquelle subventionner une entreprise au dehors des frontières constitue presque un crime de lèse-nation, à Panama tout comme à Suez il s'agit d'argent placé et dépensé à l'étranger. Partant de là, sans réflexion plus ample, les gens en question s'empressent de condamner l'affaire.

Raisonnons un peu, cependant.

Les capitaux français ont percé l'isthme de Suez et créé un canal maritime à la place des sables arides du désert.

Eh bien ! chiffres en mains, on trouve que l'exploitation du canal de Suez a déjà donné à la France 1 milliard 200 millions de francs, c'est-à-dire, étant admis un capital d'établissement d'environ 400 millions, le triple de la somme primitivement dépensée pour ce canal.

A l'heure présente, du seul fait du transit des navires, la recette annuelle dépasse 60 millions de francs, dont la France retire d'autant plus avantage que les neuf dixièmes de cette somme émanent du trafic étranger.

Peut-on vraiment, après cela, réprouver d'une façon absolue toute entreprise ayant d'autres bases que le sol de la patrie ?

Comment ne pas reconnaître, au contraire, que souvent de telles affaires sont, pour le peuple qui les conçoit et qui les exécute, un moyen heureux d'expansion internationale ?

Et puisque nous émettons cette idée, disons qu'il est

pour une nation deux manières différentes d'exercer au dehors son influence : ou par l'émigration de ses habitants, ou par la commandite d'entreprises étrangères.

Nul n'ignore le peu de disposition qu'a le Français à abandonner le sol natal ; il convient, en conséquence, d'encourager autant que possible le second procédé.

Pour nos intérêts matériels, pour le développement de notre influence morale et civilisatrice, il importe que nous nous trouvions mêlés au mouvement commercial, industriel, économique du monde entier.

Est-ce trop présumer des forces et des ressources du pays que de l'en croire capable ?

Non, sans contredit.

Quand on voit la pénurie actuelle d'affaires productives, quand on se rend compte de la difficulté qu'éprouve l'épargne à placer avantageusement les deux milliards environ économisés chaque année par elle, on peut, on doit donner aux capitaux le conseil de participer aux entreprises formées ailleurs que sur le vieux continent.

Nous parlions tout à l'heure du Canal de Suez et des immenses bénéfices que l'épargne française en a retirés.

Mais c'est là l'œuvre du passé; quant au présent et à l'avenir, ils ont d'autres exigences. Le percement de l'isthme américain vient à point pour les satisfaire, et cette opération promet d'être plus productive encore que sa devancière.

LA SPÉCULATION

Ayant sans doute épuisé leurs moyens habituels, les spéculateurs en baisse sur les titres de Panama ont essayé de peser sur les cours, à la Bourse du 26 novembre, en annonçant une « grave maladie » de M. Ferdinand de Lesseps, au moment même où le président directeur des Compagnies de Suez et de Panama assistait à la séance solennelle publique de l'Académie française.

Cette nouvelle manœuvre, dont nous laissons à nos lecteurs le soin d'apprécier le caractère, ne réussira pas plus que les autres à modifier l'attitude de calme confiance des actionnaires et obligataires de Panama.

Nous donnerons simplement divers extraits de journaux qui montreront en quels termes elle a été dénoncée par la Presse.

Le Temps

M. de Lesseps assistait à la séance de l'Académie et donnait ainsi le meilleur des démentis à ceux qu'avaient alarmés les nouvelles répandues sans motif, à la Bourse, sur l'état de sa santé.

L'Evènement.

Il est des gens qui ne reculent devant l'emploi d'aucun moyen.

On faisait courir hier au soir les bruits les plus alarmants sur la santé de M. de Lesseps.

De là, baisse des actions.

C'est à recommencer. On a regagné déjà le terrain perdu.

Lorsque l'on veut tromper le public, on devrait avoir de meilleures raisons à donner.

L'illustre Président de la Société de Panama n'a pas le moins du monde été malade.

Il a, on le sait, pris l'engagement d'aller à Panama au mois de janvier prochain, et plus que jamais il persiste dans sa détermination.

Le Figaro

Toutes les manœuvres semblent bonnes aux vendeurs de Panama; ils répandent des nouvelles fâcheuses sur la santé de M. de Lesseps, qui se porte à merveille.

La Journée illustrée

Le bruit a couru pendant toute la soirée d'hier, avec une maladroite persistance, que l'état de santé de M. de Lesseps inspirait de vives inquiétudes.

Nombre de journalistes se sont aussitôt rendus chez M. de Lesseps, où ils ont été heureusement désabusés.

Petite République française

Hier, après Bourse, quelques offres d'actions Panama, basées sur le bruit d'une maladie de M. de Lesseps, avaient fait fléchir ce titre. Inutile de dire que M. de Lesseps n'a pas même été indisposé.

Moniteur Universel.

Le calme le plus absolu règne à la Bourse. Le seul bruit qu'on ait fait courir, et qui d'ailleurs revient presque périodiquement, c'est celui de la mort de M. de Lesseps. Il ne nous paraît même pas nécessaire de démentir ce racontar. Et cependant il a produit une certaine influence; il y a eu quelques ventes.

Nouveau-Monde.

Pour la vingtième fois peut-être depuis six mois, le bruit de la mort de M. de Lesseps a couru hier à la Bourse. Simple manœuvre dont il faut se défier.

M. de Lesseps est sorti hier matin à cheval; il est allé, dans l'après-midi, à l'Académie française, et le soir il devait assister à la répétition générale du *Cid*. Telle a été sa journée.

Il n'en est pas moins vrai que, la calomnie laissant toujours quelque chose derrière elle, les adversaires du Panama espéraient en une baisse.

Correspondance républicaine

Le Panama et le Suez subissent une réaction provoquée par le bruit répandu hier soir que M. de Lesseps était mort. Ce racontar était des plus faux.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 *au* 30 *novembre* 1885.

(Opp. 395). — Sur quatre obligations 4 0/0, au porteur, nos 230,271 à 230,274.

(Opp. 396). — Sur trois actions au porteur, nos 287,375, 382,391 et 534,191.

(Opp. 397). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 52,340.

(Opp. 398). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, libérée n° 403,083.

(Opp. 399). — Sur deux actions au porteur, nos 418,270 et 418,271.

(Opp. 400). — Sur cinquante coupons n° 2 (échéance du 15 octobre 1885) d'obligations 3 0/0 au porteur nos 434,532 à 434,551 ; 463,699 à 463,728.

(Opp. 401). — Sur quatre obligations 4 0/0 provisoires, non libérées, nos 149,339 et 149,340 ; 151,176 et 151,177.

(Opp. 402). — Sur une obligation 5 0/0, au porteur, n° 168,741.

(Opp. 403). — Sur trois actions au porteur, nos 37,698 et 37,699 ; et 114,812.

— Sur huit obligations 4 0/0 au porteur, nos 238,047 à 238,054.

(Opp. 404). — Sur une obligation 5 0/0 au porteur n° 205,418.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 novembre 1885.

(Opp. 224). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 36,637.

(Opp. 296). — Sur une obligation 3 0/0 au porteur n° 270.962.

(Opp. 299). — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur n°s 36,621 à 36,623.

(Opp. 335). — Mainlevée partielle sur quatre obligations provisoires 4 0/0, n°s 92,060 à 92,063.

(Opp. n° 356). — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 juillet 1885) d'obligation 5 0/0 au porteur, n° 55,199.

(Opp. n° 369). — Mainlevée partielle sur vingt-trois obligations 3 0/0 au porteur, n°s 535,108 à 535,110 ; 535,112 à 535,114 ; 535,123 à 535,137 ; 535,147 et 535,148.

(Opp. 380). — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 243,828.

(Opp. 270) — Sur neuf obligations 3 0/0 au porteur, n°s 344,403 à 344,411.

(Opp. 368). — Sur deux obligations provisoires 4 0/0, n°s 74,550 et 74,551.

(Opp. 375). — Sur une obligation provisoire 4 0/0 non libérée, n° 74,381.

Le Gérant : **POURTET.**

Paris. — Imprimerie P. Mouillot, 13, quai Voltaire. — 5842∞

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 29 NOVEMBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0 AU COMPTANT	OBLIGATIONS 3 0/0 AU COMPTANT	OBLIGATIONS 4 0/0 AU COMPTANT
	AU COMPTANT	A TERME			
15 novembre. . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
16 —	408.75 410 407.50 406.50 405 403.75 402.50 403.75 405 403.75 402.50 405 406.25	en liq. : 407.50 408.75 402.50 405	335 352.50 352 350 347.50 345 350 355	210 209 208 210 208 210	275 273 272.50 272 271 270.50 270 272 271 272
17 —	408.75 407 50 406.25 405 406.25 405 403.75	en liq. : 405 406.25 403.75 403.75	350 360 365 362.50 360 357.50 360	210 212	270 271 271 25 272 272.50
18 — . . .	406.25 407.50 408.75 407.50 406 25 408.75 407.50 406.25 407.50	en liq. : 408.75 408.75 406.25 407.50	365 367.50 368.75 365 368	210 210.25 210.50 210 209.50	270 271 272 271
19 — . . .	412.50 411.25 412.50 411.25 412.50 413.75 415 413.75 412.50	en liq. : 412.50 412 50 411.25 412.50	365 367.50 368 368 50 368.75 369 369.50 369 75 370	210 210 50 211	275 275.50 275 274.50 274.75 275 274 75
20 —	415 416.25 417.50 416.25 413.75 412.50 413.75	en liq. : 415 416.25 410 410	365 367.50 368 368.50 368	210 210.50 211.75 212 211.50 210 50 210	274 275 276 275 274.75
21 —	415 413.75 412.50	en liq. : 412.50 412.50 411.25 412.50	370 368.75	211.75 210 211 211.75	274 273.50 273.25 273
22 — . . .	Bourse fermée.	»		»	»
23 —	415 413.75 415 413.75	en liq. : 415 413.75	370 369.50	212 211 211.50 211 210.50	275 274.50 275 275.50
24 —	411.25 410	en liq. : 410 410 408.75 410	368 367.50 378 369	210.50 210 210.75	276 275 274 275
25 —	410 407.50 406.25 405 407.50 408.75 410 411.25	en liq. : 405 410	365 364 50 360 358 365	208 208 50	274.50 274.75 274 273 272 271 272 273
26 —	411.25 410 458.75 407.50 406.25 408.75 407.50 410 408.75	en liq. : ...	357.50 355 360 362.50	210 209.50 209 208.50 209	271.75 271 271.75 272
27 —	395 392.50 391.25 390 392.50 395 393 75 395 396.25 397.50 398.75	en liq. : ...	355 360 362.50 360 365 362.50 363	205 204 205 205 50 206 206.25 206.75 207 207.50	270 268 265 264 263 262.50 270 268 269.75 270
28 — . . .	397.50 398.75 396.25 398.75 400 402.50 401.25 400 401.25 402.50	en liq. : ..	365 362.50	205.50 206	275 267.50 270 271.25 271.50 272 271.25
29 —	Bourse fermée.	»	»	»	»

6e Année. — Numéro 152. Mardi 15 Décembre 1885.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

Les abonnements partant du 1er janvier et finissant le 31 décembre, nous prions nos souscripteurs de vouloir bien nous faire parvenir le montant de leur renouvellement pour l'année 1886, afin d'éviter une interruption dans l'envoi du BULLETIN.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'Administration, il est fait un appel de 125 francs par Action de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 1er au 5 février 1886.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er février 1886.

PAYEMENT

DU SEPTIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 0/0

Les porteurs d'Obligations de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 7, échéant le 15 janvier 1886, sera payé à partir du vendredi 15 janvier, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 706, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 5 0/0

SIXIÈME TIRAGE

Le sixième tirage des obligations 5 0/0 aura lieu le mardi 15 décembre 1885, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 178 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier 1886, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU DIXIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'Actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 10, échéant le 1er janvier 1886, sera payé à partir du samedi 2 janvier, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

5 fr. 91, *impôts déduits*, par action nominative,
Et de :
5 fr. 668, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, N° 15, Broad Street.

PRÉSENTATION

PAR M. L'INGÉNIEUR BUNAU-VARILLA

DU PERSONNEL FRANÇAIS DE L'ISTHME

AU CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE

Traduit de « La Estrella de Panama » du 31 octobre 1885

Mardi, 27 octobre, les employés français de la Compagnie du Canal de Panama ont été présentés à M. La Vieille, Consul général de France.

M. Bunau-Varilla, ingénieur divisionnaire des travaux du Canal de Panama, a prononcé les paroles suivantes :

« Monsieur le Consul général,

« J'ai l'honneur de vous présenter les membres de « la colonie française de Panama qui appartiennent au « personnel de la Compagnie du Canal interocéanique.

« Au nom de ces messieurs et au mien, je viens vous « assurer de nos sentiments de profonde reconnais « sance envers le gouvernement de notre pays, qui a « su choisir pour le représenter une personnalité « comme la vôtre, montrant hautement ainsi sa sollici- « tude pour les intérêts français qui ont pris racine « dans cette partie du territoire américain.

« C'est pour moi, monsieur le Consul général, un « grand honneur que d'avoir à vous présenter un groupe « de Français réunis dans une contrée si lointaine par « une même idée et une même volonté : réaliser à bref « délai la plus grandiose des conceptions humaines. « Vous trouverez chez les membres de cette famille « dont vous êtes le chef respecté, des esprits excellents « des cœurs pleins des plus nobles sentiments, des « hommes de valeur et d'action, prêts à endurer de « lourds sacrifices pour l'accomplissement de notre « œuvre, des Français, enfin, qui ont apporté ici les « grandes idées de progrès et de liberté. »

M. le Consul général a répondu en ces termes :

« J'ai à vous remercier, Monsieur, de vos paroles « bienveillantes, et vous pouvez être certain que je m'ef- « forcerai de les justifier par mes actes.

« Messieurs, je désirais ardemment me trouver au « milieu de vous et vous adresser des paroles d'encou- « ragement et d'espérance.

« Des paroles d'encouragement, Messieurs, parce que, « éloignés de votre pays, de vos plus doux souvenirs, « de vos affections de famille, quelle que grande que soit « votre énergie, il est nécessaire que vous entendiez, « de temps en temps, comme un écho de la Patrie. Des « paroles d'espérance, Messieurs, parce que les atta- « ques dont votre entreprise est l'objet en ce moment, « peuvent troubler quelques esprits.

« Eh bien! Messieurs, Il faut qu'il n'y ait pas d'équi- « voques, il faut qu'on le comprenne bien, il faut le « proclamer aux quatre vents du ciel : Française est « l'œuvre du canal, française elle restera! La France « l'a commencée, la France l'achèvera! (*Applaudisse- « ments prolongés.*) L'envie et les préventions mal- « veillantes auront beau faire; elles seront impuis- « santes, vaincues et subjuguées, ainsi que la nature, « par la volonté du Grand Français, comme je me « plais à l'appeler. Les hommes de notre temps lui ont « donné ce titre, l'histoire le lui conservera; et ce sera « l'honneur de la République d'avoir su le comprendre « et de l'avoir résolument soutenu!

« Messieurs, n'ayez aucune faiblesse, croyez aujour- « d'hui plus que jamais à la réalisation prochaine de « l'œuvre la plus grandiose que l'esprit humain ait « jamais conçue! (*Applaudissements.*)

« Nous pourrions peut-être trouver dans l'histoire du « monde des conceptions aussi hardies que celle à la « réalisation de laquelle vous travaillez avec tant de « dévouement. Mais il n'en est aucune qui ait jamais « pu supporter la comparaison avec elle dans ses con- « séquences pour l'humanité.

« Quant à moi, quelque modeste que soit la part que « je pourrai y prendre, je serai fier dans ma vieillesse « de pouvoir dire comme vous tous et chacun de vous : « J'étais l'un de ceux-là! »

« Encore un mot, chers compatriotes. On fait de « Panama une espèce de Minotaure, toujours affamé, « jamais satisfait, qui dévore tout ce qui l'approche. « Avec toute l'énergie d'une conviction profonde, je « proteste contre cette légende sinistre et mensongère. « Je sais bien que de nombreuses existences se sont « éteintes ici, depuis quatre ans, et je donne aux vic- « times le salut de la Patrie. Mais, en cherchant bien, « on trouvera la raison de ces morts prématurées dans « un multitude de causes accidentelles qui disparais- « sent chaque jour de plus en plus.

« Chez nous, Messieurs, on vit sans effort; à Panama « il est nécessaire de faire quelqu'effort pour vivre. « Voilà toute la différence : et cet effort, certainement, « n'est pas au-dessus de votre pouvoir.

« La méthode et la régularité dans la vie, l'exercice « pour le corps et l'occupation pour l'esprit; se cou- « cher tôt et se lever de bonne heure; fuir comme la « peste les excès de tout genre : voilà toute la formule, « Messienrs. Pratiquez-la et vous arriverez à avoir « parmi vous des centenaires, aussi bien en Colombie « qu'en France.

« Ces vertus sont, d'ailleurs, celles de tous les Français, « et, en les pratiquant, vous ajouterez encore un nouvel

« éclat au drapeau civilisateur que sont venus planter « ici vos mains vaillantes. (*Applaudissements.*)

« Permettez-moi en ce moment, mon cher ingénieur, « de vous exprimer publiquement et cordialement ma « reconnaissance pour la réception flatteuse et si sympathique que vous avez faite au représentant de la « France. Je trouve en vous, Monsieur, malgré votre « jeunesse, le jugement sûr qui conçoit, la volonté « énergique qui exécute et ne connaît pas d'obstacles, « toutes les qualités qui constituent au plus haut degré « le chef d'une grande entreprise. Mais je trouve surtout le cœur ardent d'un patriote, d'un Français, « d'un républicain.

« Nos relations datent d'hier; mais mon plus vif désir « est de les voir cimentées par le temps, la communauté des vues et l'union de nos efforts pour accroître « dans ce pays la réputation et la fortune de la « France! (*Applaudissements.*) »

MANIFESTATION

DES ACTIONNAIRES ET OBLIGATAIRES

La manifestation toute spontanée des Actionnaires et Obligataires de la Drôme, dont nous avons parlé dans notre dernier numéro, a eu de nombreux imitateurs.

Dans plusieurs localités, les Actionnaires et les Obligataires se sont réunis chez l'un d'eux pour signer collectivement une lettre semblable à celle que les Actionnaires et Obligataires de la Drôme ont adressée au Président et aux membres de la Chambre des députés.

Individuellement, un très grand nombre d'Actionnaires et d'Obligataires ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps, directement, revêtue de leur signature, la lettre-pétition.

Ce mouvement généralisé a suggéré au *Capitaliste* les réflexions suivantes :

Nous sommes convaincus que l'attrait du lot n'est pas indispensable pour permettre au crédit de la Compagnie de s'affirmer de nouveau dans une émission; toutefois, nous pensons qu'il y aurait là un sérieux élément de succès et nous ne voyons pas les obstacles qui pourraient s'opposer à l'obtention du privilège.

Panama est une œuvre essentiellement française, c'est une gloire nationale, au même titre que Suez. On doit, au point de vue patriotique, la favoriser et l'aider à emprunter au meilleur marché possible.

Il y a quelques jours, le nouveau consul de France à Panama, M. La Vieille, répondant à la présentation qui lui était faite du personnel des travaux, s'exprimait ainsi :

« Je suis heureux de vous apporter quelques paroles d'encouragement et d'espérance.

« D'encouragement! parce que quand on est éloigné depuis longtemps de son pays, de ses plus doux souvenirs, de ses affections et de sa famille, quelque robustes que soient les courages, on a besoin de recevoir de temps à autre comme les échos de la Patrie;

« D'espérance, messieurs, parce que les attaques dont votre entreprise est l'objet en ce moment ont pu troubler quelques esprits.

« Eh bien! messieurs, *il ne faut pas qu'il y ait d'équivoque, il faut qu'on le sache bien, il faut le proclamer aux quatre vents, française est l'œuvre du Canal, française elle restera! La France l'a commencée, la France l'achèvera!...*

« Donc, messieurs, pas de défaillance et, plus que jamais, croyez à la réalisation prochaine de l'œuvre la plus grandiose que jamais l'esprit humain ait conçue!

« Maintenant, mon cher directeur, qu'il me soit permis de vous remercier publiquement et bien cordialement de l'accueil si déférent et si sympathique que vous avez fait au représentant de la France...

« Nos rapports datent d'hier, mon plus vif désir est de les voir cimentés par le temps, par une communauté de vues et par des efforts égaux pour agrandir ici le nom et la fortune de la France. »

Que le gouvernement seconde donc les efforts de M. de Lesseps, n'oublie pas que la grande voix du peuple lui a donné le plus beau titre qu'un homme ait jamais obtenu de son vivant, et n'hésite pas plus longtemps à proposer et à faire voter la loi que lui demande le *Grand Français.*

Déjà l'initiative privée cherche à exercer son action sur la Chambre; déjà un groupe important de porteurs de titres de *Panama* s'est adressé aux députés par voie de pétition : un seul canton de la Drôme, une parcelle de la France, a réuni spontanément 168 signataires, qui ont rédigé la lettre suivante :

« *A M. le Président et à MM. les membres de la Chambre des députés.*

« Messieurs,

« M. Ferdinand de Lesseps, président de la *Compagnie du Canal interocéanique de Panama,* a sollicité du gouvernement de la République française l'autorisation d'emprunter les sommes qui lui sont nécessaires pour terminer son œuvre au moyen d'une émission de valeurs à lots.

« Les soussignés, porteurs d'Actions ou d'Obligations de cette Compagnie, absolument convaincus qu'une pareille mesure contribuerait puissamment à l'exécution rapide de cette grande entreprise, vous prient, messieurs, en considération des intérêts engagés et de l'importance de l'œuvre, de vouloir bien décider que cette autorisation sera accordée à M. Ferdinand de Lesseps.

« Vos très respectueux serviteurs,

(*Suivent 168 signatures légalisées d'habitants du canton de Nyons.*)

Ce que quelques-uns ont déjà fait, tous doivent le faire maintenant. L'exemple donné par les habitants de Nyons doit être suivi par toute la France.

Que tous les porteurs de titres de *Panama,* Actions, Obligations, Parts de fondateurs, élèvent la voix. Leur nombre est si grand que la manifestation sera imposante et que le Gouvernement sera certainement heureux de leur donner prompte satisfaction.

Mais ce que chacun d'eux désire en particulier, il lui est peut-être difficile de l'exprimer ou de le faire savoir à qui de droit. Chaque individualité hésite, doutant de l'efficacité de son concours personnel, sans réfléchir qu'il en est, en matière de pétitionnement comme en matière d'élection, et que c'est la réunion de toutes les spontanéités individuelles qui arrive à déterminer les opinions et les aspirations d'un pays.

Que tous les porteurs de titres de *Panama,* bien convaincus de la nécessité d'une émission d'Obligations à lots, tant au point de vue du crédit de la Compagnie et du relèvement des cours cotés, qu'à celui de l'achèvement des travaux, rédigent donc des pétitions soit particulières, soit collectives,

semblables à la pétition des habitants de Nyons, qu'ils fassent légaliser leurs signatures et envoient en masse des requêtes de cette nature.

Nous trouvons que quand le personnel employé dans l'Isthme fait preuve d'un courage et d'une confiance si persévérants et si entiers ; quand l'état des travaux est tel que les prévisions les plus optimistes sont déjà dépassées ; quand les Américains s'occupent de construire des flottes pour utiliser le futur canal ; quand le représentant de la France à Panama vient officiellement y porter des paroles d'encouragement et de confiance ; quand, malgré son grand âge, M. de Lesseps n'hésite pas à se rendre sur les lieux pour stimuler l'activité par sa présence et constater lui-même l'état de l'entreprise, nous trouvons que les capitalistes intéressés dans l'affaire ne doivent pas demeurer indifférents, qu'une signature et sa légalisation au bas d'une lettre sont un trop mince effort pour que personne hésite à le faire et qu'il est du devoir de tous de s'associer à la réalisation d'une œuvre destinée à donner gloire et profit à la France.

Rien n'est plus facile que de manifester comme il convient en cette circonstance. Il suffit de copier la lettre écrite par les habitants de Nyons, de la signer, de faire légaliser la signature et d'envoyer tout simplement ce document ainsi régularisé à M. Ferdinand de Lesseps, à Paris.

VISITE DES TRAVAUX

Le dernier courrier de l'Isthme nous apporte le récit, publié par divers journaux du pays, d'une visite des chantiers du Canal maritime par le consul général des Etats-Unis à Panama, M. Adamson, — le consul général de France, M. La Vieille, — le capitaine Lull, commandant le navire de la marine de guerre américaine *Hartford*, — l'ancien consul général des Etats-Unis dans l'Equateur, M. Beach, — M. N. Appleton, un des membres américains du grand Congrès international de 1879, y représentant la chambre de commerce de New-York, — M. A. Slaven, le directeur de l'*American Contracting and Dredging company*, — le lieutenant Phelps, de la marine de guerre américaine, — Monseigneur Thiel, évêque du Costa-Rica, — M. Boyd, le directeur du *Star and Herald*, — et enfin trois délégués du gouvernement des Etats-Unis de Colombie, MM. Ponce de Léon, Santiago Ponce et Ruperto Ferreira.

M. Bunau Varilla, ingénieur des ponts et chaussées, remplissant par intérim les fonctions d'ingénieur en chef, guidait les visiteurs.

Nous empruntons au *Star and Herald* et à *La Estrella*, de Panama, le récit de cette visite des chantiers :

Plusieurs notabilités françaises et américaines ont fait avant-hier sur la ligne du Canal une excursion qui peut être considérée comme un présage favorable du succès final de l'entreprise.

Le temps était magnifique, et tout se prêtait admirablement à une inspection détaillée des dragages entre Colon et Mindi. A Colon, les voyageurs ont remonté la ligne du Canal dans une chaloupe à vapeur. Tous ont été étonnés de la quantité de travail effectuée par les grandes dragues américaines, ainsi que par celles construites en France et en Belgique.

Au déjeuner, qui a eu lieu dans la maison de la Compagnie à Christophe-Colomb, M. Nathan Appleton a proposé la santé du comte Ferdinand de Lesseps, qui préside à l'entreprise. Ce toast a été accueilli avec enthousiasme.

M. Bunau-Varilla a proposé à son tour la santé du capitaine Lull, comme représentant des explorateurs de l'Isthme.

M. Beach a parlé en termes sympathiques de M. Appleton.

M. Adamson a souhaité bonheur et prospérité à la France, et a rappelé les services inoubliables de Lafayette.

M. La Vieille, en répondant, a parlé dans un langage ému de l'union entre les deux grandes Républiques se consacrant au commerce et à l'industrie. L'orateur a en outre rappelé les services rendus à la cause des communications interocéaniques par le capitaine Lull, qui occupe un des premiers rangs parmi la pléiade d'explorateurs américains qui ont préparé les voies à la grande entreprise de la jonction des deux Océans.

Le voyage à été des plus intéressants, et tous ceux qui y ont pris part paraissent être d'avis que l'ouverture du Canal n'est qu'une affaire de temps, de travail et d'argent. La journée comptera dans l'histoire de la Colombie et du Canal.

Comme nous avons eu l'occasion de le dire hier, différentes notabilités se sont rendues à Bohio-Soldado.

Cette visite avait pour but de compléter celle faite par les mêmes personnages mercredi dernier dans la basse vallée du Chagres. Après avoir étudié, dans cette première journée, le mode d'attaque et d'excavation dans les parties basses qui s'étendent sur les vingt premiers kilomètres de la ligne du Canal, et exprimé, sans ménagement, l'impression produite par ce matériel unique au monde ; après avoir parcouru en chaloupe à vapeur plus de dix kilomètres de canal ou de dérivation mis en eau grâce au travail continu des dragues américaines ou françaises ; après avoir visité cette riante cité de Christophe-Colomb, émergée du sein de l'Océan comme sous le coup de baguette d'un magicien ; admiré les salubres et confortables installations des agents de la Compagnie, les visiteurs exprimèrent d'un commun accord le désir de voir un autre point du Canal présentant des excavations à sec.

En raison de la diversité des travaux visibles sur un même point, à Bohio-Soldado, il fut convenu que cette section serait le but de la prochaine excursion.

L'impression profonde produite par les travaux de la basse vallée du Chagres a été ressentie de nouveau en face des travaux gigantesques déjà accomplis à Bohio-Soldado. Les excursionnistes ont commencé et achevé leur visite en étudiant les excavateurs en fouille ou en décapement qui travaillent dans la plaine du Chagres, de part et d'autre de la montagne de Bohio-Soldado.

M. Bunau-Varilla n'a pas peu étonné ses auditeurs en expliquant que les puissantes machines que l'on voyait si facilement enlever la terre et charger des trains entiers possèdent une puissance d'extraction moyenne en marche ne représentant que le huitième de la puissance théorique d'essai des grands excavateurs arrivant dans le courant du mois présent pour l'excavation de la Culebra.

Si l'on réfléchit qu'on doit sans témérité compter sur un rendement moyen des grands excavateurs, égal à la moitié de leur production aux essais, on reste saisi d'étonnement en pensant qu'il existera entre les puissantes machines admirées à Bohio et celles qui travailleront à la Culebra dans deux ou trois mois un rapport de puissance de 1 à 4, soit à peu près le rapport entre la taille d'un enfant nouveau-né et celle d'un horse-guard.

Après avoir visité les travaux de la plaine qui ont pour but

de ramener le niveau du terrain à 5 mètres au-dessus de la mer, de façon à permettre l'attaque à la drague, les visiteurs sont montés sur la butte de Bohio qui atteignait sur l'axe de Canal plus de soixante mètres d'élévation avant les travaux et qui, dans une année et demie environ, aura complètement disparu jusqu'à la hauteur de 12 mètres au-dessus du niveau de la mer.

On a examiné également avec un vif intérêt le mode de chargement des grands wagons par tunnels et puits.

Le train entre dans un tunnel dont la calotte est percée d'une ouverture par laquelle on jette d'en haut les terres et roches enlevées et qui viennent tomber dans les wagons à la partie inférieure.

C'est la méthode qui servira à creuser le Canal à sa profondeur définitive à cet endroit. Un tunnel sera creusé sous la montagne au niveau du fond et des puits percés de distance en distance serviront à écouler les déblais sur les trains qui stationneront dans le tunnel. Le train chargé sortira par une rampe dans la vallée du Chagres, où il se déchargera pour revenir exécuter la même manœuvre.

Du haut de la butte, la vue s'étend au loin sur une ligne indiscontinue de chantiers en activité ; on obtient là, mieux que partout ailleurs, une idée exacte de l'axe du Canal et des dérivations qui le bordent de chaque côté.

De retour au bureau de la section où des rafraîchissements avaient été préparés, M. Bunau-Varilla a pris la parole et s'est exprimé en ces termes :

Messieurs, un hasard providentiel a voulu qu'au même moment fussent réunies à Panama plusieurs personnes appartenant à des pays différents et occupant chacune une place en vue dans l'élite de la Société. Ces hautes personnalités ont bien voulu se réunir autour du représentant de la Compagnie du Canal dans l'Isthme pour étudier et juger notre œuvre. Au nom de la Compagnie, je vous en remercie, Messieurs, car il faut bien vous l'avouer, notre faiblesse c'est notre éloignement; et c'est là ce qui a permis à tant de calomniateurs de propager leurs odieuses inventions contre cette noble entreprise. Nul doute que si nous étions à quatre ou cinq cents lieues seulement des côtes de France, à même de recevoir de fréquentes visites, nul doute que cette odieuse campagne tomberait bientôt sous le mépris public et l'éclatante manifestation de la vérité.

C'est donc avec une profonde satisfaction que nous accueillons ceux qui veulent voir nos travaux, et depuis longtemps nous n'avions pas eu la bonne fortune de recevoir en aussi grand nombre d'hôtes aussi éminents.

J'augure de cette visite un grand bien pour notre Compagnie, Messieurs. Il sera bon que l'on sache que des esprits tels que les vôtres ont été profondément impressionnés par la grandeur et l'activité de nos travaux, qu'ils ont vu une administration certaine du but à atteindre, sûre des moyens à employer. Oui, Messieurs, en répétant ce que vous avez vu, vous exercerez sur l'opinion publique une indéniable influence, dont le résultat sera d'établir dans vos pays respectifs que la lutte est engagée, ardente, et qu'elle ne cessera qu'au jour rapproché où la nature s'abaissera une seconde fois devant le génie civilisateur de Ferdinand de Lesseps!

Après le discours de M. Bunau-Varilla, M. Nathan Appleton prononce quelques paroles de chaleureuse adhésion aux sentiments exprimés par l'orateur et déclare qu'il ne faut point oublier les entrepreneurs, dont le zèle et l'ardeur contribuent pour une large part au succès des travaux.

Il mentionne spécialement ceux de la localité où les invités se sont réunis.

M. La Vieille, consul général de France, a pris à son tour la parole :

Messieurs, il y a quelques jours, j'avais le grand plaisir de boire à la santé de mon excellent collègue M. le Consul général des États-Unis et à celle de M. Lull qui est non seulement un des plus vaillants officiers de la marine américaine, mais encore un des plus hardis pionniers de ces pays-ci.

Je leur rappelais qu'après avoir combattu ensemble pour la liberté, la France et l'Amérique se retrouvaient généreuses et ardentes comme autrefois, sur le terrain pacifique du commerce et du progrès.

Je me félicitais, messieurs, — et vous m'applaudissiez, — d'un accord si fécond en conséquences heureuses.

Permettez-moi, dans cette nouvelle réunion, de compléter pour ainsi dire, ce toast, en buvant à la Presse américaine, si dignement représentée ici par l'honorable M. Boyd, lequel, en voulant bien nous accompagner aujourd'hui, a montré l'intérêt qu'il porte, lui aussi, à l'achèvement du Canal interocéanique.

Dans un temps où l'opinion publique est souveraine maîtresse, rien ne peut s'accomplir sans la Presse : c'est un autre Hercule auquel rien ne résiste! Ne pas l'avoir avec soi, c'est être sûr de rester en chemin.

Eh bien! nous avons la bonne fortune d'avoir à Panama une feuille lue dans le monde entier et jouissant sur tout le Continent américain d'une autorité légitime et incontestée.

Cette feuille n'a jamais fait défaut aux intérêts français, et je tiens à en remercier publiquement son intelligent directeur.

Je lui demande de faire plus encore, si c'est possible : ce n'est pas seulement d'un défenseur impartial que le Canal a besoin aujourd'hui ; c'est surtout d'amis militants et d'avocats chauds et convaincus.

En entrant dans ce rôle, le *Star and Herald* n'aura pas servi, qu'on le sache bien, de misérables intérêts qui nous seront toujours indifférents ; il aura en vérité agrandi les destinées de l'humanité et se sera acquis des droits à la reconnaissance des deux mondes.

A la Presse américaine!

A l'honorable M. Boyd!

Sur la demande de M. Boyd, M. Adamson, consul général des États-Unis, prit la parole pour répondre à M. La Vieille.

M. Adamson fit remarquer qu'avec la modestie qui le distinguait, M. Boyd hésitait à parler en public ; et, comme le *Star and Herald* était une entreprise américaine, il avait prié M. Adamson de remercier en son nom M. La Vieille de ses paroles si flatteuses pour le *Star and Herald* et son directeur résidant. Il désirait remercier aussi les personnes présentes pour la cordialité avec laquelle elles avaient accueilli le toast.

M. Adamson fit alors observer qu'un ancien chef du secrétariat d'État à Washington avait complètement étouffé le développement de l'éloquence chez les Consuls des États-Unis, en leur défendant de faire des discours. Il n'en ferait donc pas, mais dirait seulement quelques mots entre amis. De même que toutes les personnes présentes, l'orateur avait été vivement intéressé par les travaux qu'il examinait. Ces travaux ne devaient pas seulement intéresser l'auditoire, mais l'humanité entière, car toute amélioration dans les moyens internationaux de communication tendait à faire progresser la civilisation.

M. La Vieille, Consul général de France, a poursuivi hier ses visites des travaux du Canal en compagnie de Mgr l'évêque de Costa-Rica, de M. Nathan Appleton, et de trois ingénieurs délégués par le gouvernement de Bogota auprès de la Compagnie du Canal : MM. Ponce de Léon, Santiago Ponce et Ruperto Ferreira.

M. l'ingénieur en chef Bunau-Varilla a montré à ces différents visiteurs les travaux exécutés dans la première partie du massif central au cerro Gamboa et à la Corrosita, dans la section d'Obispo.

Après examen sur les lieux des travaux exécutés et des installations faites pour leur prompt achèvement, ces messieurs se sont retirés, réitérant encore une fois l'expression de leur vive satisfaction en face de ces travaux cyclopéens.

L'examen des grandes mines, qui sont une révélation dans

l'art de déblayer des massifs rocheux considérables et qui, sur la ligne du Canal sont devenus d'une pratique usuelle, a beaucoup frappé les visiteurs.

L'activité des travaux, la conduite simple et rationnelle des excavations de terre ou de roche n'a fait qu'affirmer l'impression produite dans les visites antérieures dont nous avons eu l'occasion de parler, et chacun des nouveaux venus est retourné à Panama profondément convaincu que, dans le massif central comme ailleurs, les efforts sont considérables, et la démonstration pratique de leurs résultats, éclatante.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Septembre 1885.

NAVIRES.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs........	32	47,916 t.	28	40,113 t.
Voiliers.........	23	4,513	12	1,202
Totaux...	55	52,429 t.	40	41,315 t.

MESSAGE DU PRÉSIDENT CLEVELAND

Des dépêches télégraphiques ont transmis le résumé du message du Président de la République des Etats-Unis, M. Cleveland.

Nous attendons le texte officiel et complet de ce document pour la communiquer à nos lecteurs.

Nous ne relèverons, aujourd'hui, que cette conclusion :

« Le cours des années a confirmé la sagesse de nos « précédentes Administrations, qui ont proclamé la « *nécessité vitale du transit interocéanique*, et l'ont « consacré d'avance à l'*usage commun du genre* « *humain* par leurs déclarations positives, et à l'aide « de clauses formelles de traités. Les efforts de mon « administration tendront au même but. »

L'usage neutre, et commun, d'un transit libre par le Canal interocéanique de Panama a été solennellement et définitivement établi par l'acte de concession même du Canal, octroyé par le gouvernement des Etats-Unis de Colombie, dont l'article 5 est ainsi conçu :

Le Gouvernement de la République déclare neutres en tous temps les ports de l'une et l'autre extrémité du Canal et les eaux de celui-ci, de l'une à l'autre mer ; et, en conséquence, en cas de guerre entre d'autres nations, le transit par le Canal ne sera pas interrompu par ce motif ; les navires marchands et les individus de toutes les nations du monde pourront entrer dans lesdits ports sans être inquiétés ni détenus. En général, *tout bâtiment pourra transiter librement sans aucune distinction, exclusion ou préférence de nationalités ou de personnes*, moyennant le payement des droits et l'observation des règlements établis par la Compagnie concessionnaire pour l'usage dudit Canal et de ses dépendances. Sont exceptés les troupes étrangères qui ne pourront passer sans la permission du Congrès, et les navires en guerre avec les Etats-Unis de Colombie qui n'auraient pas acquis le droit de transiter en tous temps par des traités publics garantissant la souveraineté de la Colombie sur l'isthme de Panama et le territoire où se creusera le Canal, l'immunité et neutralité du même Canal, ses ports, baies, dépendances, ainsi que celles de la mer adjacente.

LA TEMPÊTE DE COLON

Diverses dépêches télégraphiques ont signalé le violent *norte*, ou coup de vent, qui s'est déchaîné en rade de Colon le 6 décembre dernier.

D'après un télégramme du *Standard*, sur les 29 voiliers qui se trouvaient en rade, 14 auraient été jetés à la côte.

Cette tempête a coïncidé avec des pluies diluviennes et une crue extraordinaire du Chagres. Cette crue a atteint 9 mètres à Matachin. Une passerelle et un pont ont été emportés.

Les pertes de la Compagnie ont été faibles : Une goélette et 2 chalands seulement avaient été jetés à la côte et on espérait les renflouer.

« Ailleurs, dit le télégramme que M. Bunau-Varilla a « aussitôt adressé à l'administration, les dégâts sont « sans gravité. Le wharf n° 5 est en bon état. »

Cette dépêche se termine par une constatation de première importance.

Nos lecteurs savent que l'entrée du Canal est au fond de la baie de Colon, dans l'enfoncement de Fox-River ; qu'au droit de cet enfoncement il a été créé par la Compagnie un terre-plein sur lequel a été bâtie une ville nouvelle, — Christophe-Colomb-Ville ; — et que le port futur est dès maintenant protégé par un musoir.

Il était important, on le voit, de savoir comment se conduiraient ces ouvrages à la première tempête.

Malheureusement, pour les victimes de la journée du 7 décembre, on ne saurait prévoir une tempête plus violente que celle dont la rade et la baie de Colon ont été assaillies.

La dépêche de M. Bunau-Varilla dit, relativement aux ouvrages de la Compagnie :

« Le musoir a parfaitement résisté. Le calme des « eaux a été complet dans Fox-River, malgré les lames « de 4 mètres qui venaient se heurter au musoir ».

Cette constatation est certainement destinée à produire une grande impression dans le monde maritime.

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale » :

Un télégramme de New-York a fait connaître qu'une grande tempête s'était déchaînée en rade de Colon, et que plusieurs navires avaient été jetés à la côte.

Si nous sommes bien informés, l'administration du Canal de Panama aurait reçu une dépêche administrative de laquelle il résulterait que les dégâts auraient été sans importance pour la Compagnie du Canal.

Notre confrère, M. L. Prudent, donne à ce sujet une

information spéciale dont nous avons eu l'occasion de constater la complète exactitude :

Nos lecteurs ont certainement entendu parler du coup de *norte*, c'est le mot spécial, qui a assailli, ces jours-ci, le port de Colon. La mer était démontée au point qu'elle envoyait par dessus le môle des lames de quatre mètres de haut.

Ce môle ou terre-plein a été construit par la Compagnie. Il a pour mission de protéger contre des accidents semblables ou moindres l'entrée du canal. La tempête de l'autre jour a été pour lui une véritable épreuve, car il n'avait pas encore eu à subir d'assaut pareil. On peut dire maintenant que les travaux sont reçus. Ils ont admirablement résisté aux coups répétés des vagues.

Disons donc que l'entreprise travaille, et travaille bien. D'un autre côté, on a constaté qu'un calme absolu n'avait cessé de régner dans le bassin qui est destiné à former le port de Colon, et où se trouve l'entrée du canal interocéanique. Les travaux de la Compagnie ne sont pas seulement bien faits, ils sont efficaces. Ils réalisent l'effet qu'on en attend. N'avais-je pas raison de dire que ces constatations sont intéressantes?

LE TRAFIC FUTUR

Extrait de « la Revue-Gazette maritime et commerciale »

Nos lecteurs se souviennent des efforts faits l'année dernière par les promoteurs du canal du Nicaragua pour obtenir un encouragement quelconque du Sénat fédéral de Washington. Le Sénat se prononça par 32 voix contre 23, contre tout examen de la proposition.

A l'appui des démarches faites et qui aboutirent à un tel insuccès, des documents de diverses natures furent produits. Ces documents sont nécessairement sans intérêt pour les promoteurs du Canal de Panama au point de vue technique, puisque le Canal de Panama est un canal direct, maritime, à niveau, tandis que le canal de Nicaragua n'eût été qu'un canal d'eau douce, à série d'écluses.

Mais les documents relatifs au trafic prévu sont très précieux, surtout lorsqu'ils émanent d'autorités compétentes ; car tout projet de communication quelconque entre les deux océans ne peut être basé que sur le même mouvement maritime.

Or, nous trouvons dans l'un des documents remis l'année dernière au Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord une évaluation du trafic entre « les deux océans », qui atteindrait une « moyenne de 32 navires par jour », lesquels navires « calculés sur la base du tonnage moyen des navires passant le Canal de Suez », porteraient « la quantité annuelle totale du trafic à 20,440,000 tonnes. »

Ces chiffres paraissent exagérés, et cependant lorsque, d'une part, on relève le trafic actuel, réellement existant, prêt à passer le Canal quand il sera ouvert, dès l'année de son ouverture, et, d'autre part, on cherche à supputer sérieusement le mouvement qui se produira, presque instantanément, du fait même de l'ouverture du Canal, non seulement on arrive à des 15 et 20 millions de tonnes, mais encore on les dépasse.

Ces 20 millions de tonnes, qui semblent, de prime abord, quelque chose d'énorme, l'Australie *seule* est capable de les donner.

Précisément le *Journal du Havre*, la semaine dernière, citait ce passage d'un article publié *en* 1882, par M. Paul Leroy-Beaulieu, dans l'*Economiste français* :

« Il n'y a guère que trois ou quatre ans que des bâtiments en destination ou en provenance de l'Australie se sont présentés pour la première fois à Suez. Depuis lors, leur nombre s'est rapidement accru : la navigation spéciale sur l'Australie a donné, en 1881, au transit par le Canal, 98 navires contre 51 en 1880. Ces navires sont parmi les plus gros et dépassent de beaucoup la capacité moyenne, qui est de 2,124 tonnes par navire transitant. Si le mouvement maritime vers l'Australie passait, pour la plus grande partie, par le Canal, il est certain que, dans peu d'années, il ne s'agirait pas d'un chiffre de 6 ou 7 millions de tonnes, ni même de 11 à 12 millions, mais de 18 à 20. »

Nous ne reproduisons cette citation du *Journal du Havre*, dont la compétence est absolue, que pour montrer combien les « millions de tonnes » dont on parle lorsqu'il s'agit du Canal de Suez et du Canal de Panama ne sont pas choses aussi extraordinaires, puisque l'Australie seule peut, à un moment donné, les produire.

Le *New-York Herald*, du 15 novembre, résume un long Rapport d'une exploration faite en Amérique Centrale par l'ingénieur civil Menocal, l'ingénieur civil R. E. Peary et l'enseigne W. J. Chambers, de la marine des Etats-Unis.

Nous extrayons de ce résumé le passage relatif au trafic appelé à desservir le Canal maritime entre les deux océans :

« On a pensé qu'il fallait agir en vue d'un passage
« sans entraves des plus grands bâtiments de commerce
« et d'un trafic qui ne sera pas inférieur à 12 millions
« de tonnes par an. »

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton le 3 *décembre* 1885, *par le steamer* Don.

MM. Willemann (Adolphe),
Rubin (Ségondé),
Willemann (Emile),
Zunzer (Joseph),
Munsch (Georges),
Chabert (Eugène-Alphonse),
Chabert (Michel),
Négri (Joseph).

De Saint-Nazaire le 6 *décembre, par le steamer* Washington.

MM. Rageot La Roche (Charles),
Blossier (Auguste),
Petrowich (Georges),
Bénard (Paul),
Labeyrie (Henri),
Bessac (Paul),
Huard (Charles),
Joly (Paul),
Morenas (Léon),
Flohy (Désiré),
Perrot (Henri),
Gaspard (Emile),
Imbert (Louis).

LES CANAUX AMÉRICAINS

LA CONFÉRENCE D'UTICA

Une conférence ayant pour objet l'étude des questions relatives à l'amélioration et au développement des canaux, aux Etats-Unis, s'est réunie, le 19 août 1885, à Utica (Etat de l'Ohio).

Les divers centres commerciaux de la République américaine avaient répondu avec empressement à l'appel qui leur avait été adressé par M. Ambrose Snow, président de la Chambre de commerce et de transports de New-York.

Un exposé des questions à l'ordre du jour a été fait par M. B. Miller, de New-York. En voici le résumé :

M. B. Miller, a démontré l'influence que les canaux ont exercée de tout temps sur la prospérité continue des Etats de l'Union ; c'est à ces grandes routes commerciales, aux facilités qu'elles ont données au commerce intérieur et extérieur, que l'Etat et la Ville de New-York doivent, suivant lui, la situation prépondérante qu'ils ont atteinte. Le Canal de l'Erie a livré au port de New-York, durant la campagne de 1884, 37,501,424 bushels de grains (13,628,037 hectolitres 68 litres) tandis que les réceptions totales par tous les chemins de fer ont été de 28,049,020 bushels (10,193,013 hectolitres 86 litres, soit un excédent en faveur des canaux de 9,452,404 bushels (13,435,003 hectolitres 61 litres).

L'ensemble des réceptions de grains à Baltimore, Philadelphie et Boston excéderait les quantités reçues à New-York par voies ferrées, mais en ajoutant à ces dernières la vaste contribution apportée par le canal de l'Erié, New-York a dépassé ces trois ports réunis de plusieurs millions de bushels.

Enfin, le tonnage des marchandises transportées par les canaux pendant la saison de 1884, saison limitée à une période de sept mois, s'est élevé à 6,000,000 de tonnes environ.

L'assemblée a choisi pour président M. Horatio Seymour, qui a insisté sur l'importance des services que les canaux ont rendus et doivent encore rendre au commerce des Etats-Unis :

Il y a, dit l'orateur, beaucoup de personnes ici qui sont plus capables que moi d'occuper les fonctions de président, mais j'ai toujours eu une foi inébranlable dans nos canaux, et je suis heureux de faire ce qui dépend de moi pour les soutenir. Dans mes jeunes années, j'ai été associé intimement aux hommes qui étaient chargés de la construction de canaux ; ils ont eu recours au gouvernement général, mais ses représentants n'avaient pas foi dans l'entreprise ; les Etats voisins ne nous ont pas encouragés, nous avons entrepris le travail sans secours et nous avons marché en avant.

Il s'agit maintenant d'examiner si nous devons perfectionner le système de canalisation qui a contribué plus que toute autre chose à édifier New-York et à en faire l'Etat de l'empire.

M. Seymour n'est pas de ceux qui croient que les voies ferrées doivent être préjudicables aux canaux ou à toute autre voie de trafic. Ces différents modes de transports peuvent, suivant lui, se concilier ensemble. Avant que les canaux eussent été libérés des droits qui les grevaient, le coût des cargaisons de Chicago à New-York était triple de ce qu'il est actuellement ; c'est le trafic des canaux qui a fait des Etats-Unis une des nations les plus prospères du monde, et si pendant quelque temps les voies navigables et les voies ferrées se sont disputé le trafic, ce sont ces dernières qui ont le plus souffert de la concurrence. L'orateur estime qu'actuellement, l'avenir est plus brillant pour les canaux que pour les chemins de fer, parce qu'ils peuvent transporter de plus grandes cargaisons et dans des conditions plus avantageuses.

Aujourd'hui, ajoute M. Seymour, vous êtes ici pour déclarer d'une voix unanime qu'il faut que nos canaux soient soutenus et qu'ils le seront.

Les hommes qui cherchent à diminuer leur utilité ou à les détruire doivent trouver des hommes sincères et déterminés qui soutiendront les canaux et qui feront ainsi leur devoir envers leur pays.

... J'ai la confiance que cette conférence raffermira l'espoir de tous les partisans des canaux. Cela fera voir aux adversaires des canaux qu'il ne peuvent espérer réussir contre les efforts des hommes sincères qui connaissent la valeur des canaux pour le trafic ; il peut, naturellement, y avoir de bonne foi, des différences d'opinion, mais il ne devrait pas y en avoir quant au grand but en vue. Nous entendons faire apprécier nos efforts et, à la fin, l'Etat, la Nation et tout le monde en profiteront.

Diverses résolutions, d'utilité générale pour le commerce des Etats-Unis ont été adoptées par la Conférence, considérée par tous ceux qui y ont pris part comme ayant obtenu un succès remarquable.

Cette Conférence a démontré que l'intérêt qui s'attache à l'amélioration des voies navigables est beaucoup plus général que ne l'avaient prévu les promoteurs eux-mêmes de cette grande manifestation.

ACADÉMIE DES SCIENCES

Séance du 9 novembre 1885

Communication de M. Ferdinand de Lesseps

J'ai l'honneur de présenter à l'Académie le cinquième volume de l'Histoire universelle, de M. Marius Fontane.

Ce volume, — *La Grèce*, — met en pleine lumière une question vivante, celle de la formation et de l'étendue du groupe hellénique.

Nous sommes, par notre race et par notre éducation, par nos sentiments et par la culture de notre esprit, les continuateurs des Grecs ; aussi est-il utile, à tous les points de vue, de remonter à nos ancêtres.

Le nouveau volume de M. Fontane mérite, comme les précédents, l'accueil de l'Académie des Sciences, parce que les points dont je viens d'indiquer l'importance y sont posés scientifiquement, c'est-à-dire avec précision, conscience et clarté.

Le rôle des colonies, la gravité des dissensions politiques intérieures et l'importance de l'art dans la formation, le développement et la gloire des peuples sont des sujets bien traités dans ce volume.

Les deux parties principales de l'œuvre de M. Fontane et qui me paraissent devoir appeler l'attention de l'Académie, c'est la recherche positive, c'est-à-dire scientifique, de l'origine des Grecs, de leur civilisation anté-homérique et l'étude du concours des forces diverses par lesquelles les Hellènes, une fois formés, vécurent dans l'histoire.

Cette histoire est la nôtre par tant de côtés, qu'on ne

peut pas la lire sans émotion; elle va des origines gréco-helléniques jusqu'à l'invasion des Perses de Xerxès, jusqu'à la mort héroïque de Léonidas.

C'est un vaste ensemble de faits que l'auteur a su généraliser; c'est, à mes yeux, ce qui lui donne un intérêt scientifique. Aristote n'a-t-il pas dit : « Il n'y a de science que ce qui est général. »

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de février 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon....	19°4	32°6	27°8	76 0	15mm3	4
Gamboa..	15 4	31 6	24 2	74 8	5 2	1
Naos.....	18 8	32 4	25 2	75 4	4 6	1
Totaux.	53 6	96 6	77 2	226 2	25 1	6
Moyennes	17 9	32 2	25 7	75 4	8 4	2

La température moyenne dans l'Isthme est restée exactement au même chiffre qu'en janvier, et il en est à peu près de même pour chacune des trois stations. C'est évidemment dans l'un ou l'autre de ces deux mois que se présente le minimum annuel. Mais les minima, sur les deux côtes, sont sensiblement plus bas en février qu'en janvier, ce qui augmente d'autant les écarts journaliers. Ce fait tient probablement à une diminution dans la quantité de vapeur d'eau contenue dans l'atmosphère, diminution qui est tout à fait normale pour la saison. C'est toujours à Gamboa que la température est le moins élevée et les écarts journaliers le plus considérables, et c'est toujours à Colon que la température est le plus élevée.

La température de l'eau de la mer s'est un peu relevée à Colon, mais elle a fortement baissé à Naos. La température moyenne du mois est de 27°1 à Colon, 19° 8 à Naos. Cette différence considérable entre ces deux points tient, comme nous l'avons déjà dit, au grand courant équatorial de l'Atlantique et au grand courant venant au contraire du Nord dans le Pacifique.

L'humidité, qui est à peu près la même dans tout l'Isthme, a encore diminué par rapport à janvier, ce qui est tout à fait conforme au régime normal de la saison sèche ; la diminution existe dans les trois stations.

La quantité de pluie tombée dans l'Isthme est encore plus insignifiante qu'en janvier.

Le niveau du Chagres a été, on peut dire, tout à fait fixe, sauf une descente absolument régulière, de 0m40 à Gamboa, 0m10 à Bohio-Soldado, depuis le commencement jusqu'à la fin du mois.

Le régime du vent est à peu près le même qu'en janvier. L'alizé souffle surtout avec la direction N. tant à Colon qu'à Gamboa, avec le direction N.-O. à Naos. Mais la direction N.-E. se présente asssez souvent dans les deux premières stations, et la direction N. dans la troisième. La direction N.-O. qu'il affecte si souvent à Naos, provient évidemment d'une déviation que lui font éprouver les vallées du Chagres et du Rio-Grande, orientées toutes deux, à la suite l'une de l'autre, dans cette même direction. Les calmes pendant la nuit ont été plus fréquents que jamais à Gamboa.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	— 0m08	0m 46	0m 37
Naos................	0 11	5 20	4 96

Ces mouvements, qui ont eu lieu dans les environs soit de la nouvelle lune du 14 soit de la pleine lune du 28, sont à peu près les mêmes qu'en janvier à Colon, mais sont bien plus faibles à Naos. Ce fait tient probablement à la force de l'alizé, plus grande à Colon qu'à Naos.

OPPOSITION SUR TITRES
Signifiée du 1er au 14 décembre 1885.

Opp. 405. — Sur une part de fondateur, n° 2907.

MAINLEVÉES
Signifiées du 1er au 14 décembre 1885.

Opp. 355. — Sur trois obligations provisoires 3 0/0 libérées, nos 96.686 à 96.688.

Opp. 369. — Mainlevée partielle sur vingt-cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 137.791 à 137.802 et 193.459 à 193.471.

Opp. 391. — Sur cinq actions au porteur nos 550.676 à 550.680.

TITRES FRAPPÉS D'OPPOSITION
A LA DATE DU 15 DÉCEMBRE 1885

PARTS DE FONDATEURS

OPPOSITIONS sur dixièmes de parts de fondateurs

150 — 1414 — 2907 — 5861 — 6653.

ACTIONS

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er juillet 1881) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

303608 — 309583 — 309584

OPPOSITIONS sur coupons n° 2

(Echéance du 1er janvier 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

303608

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 1er juillet 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

16446 — 16447 — 16448 — 16449 — 16450 — 16451 — 16452 — 16453 — 16454 — 16455 — 16456 — 16457 — 16458 — 16459 — 16460 — 21837 — 21838 — 21839 — 21840 — 21841 — 21842 — 21843 — 21844 — 21845 — 21846 — 21847 — 21848 — 21849 — 21850 — 21851 — 21852 — 21853 — 21854 — 21855 — 21856 — 21857 — 21858 — 21859 — 21860 — 21861 — 21862 — 21863 — 21864 — 21865 — 21866 — 84592 — 119333 — 139840 — 182198 — 184918 — 260265 — 260266 — 262368 — 262369 — 262370 — 262371 — 262372 — 262373 — 277431 — 382336 — 382337 — 500801 — 500802 — 500803 — 500804 — 500805 — 500806 — 500807 — 500808 — 500809 — 500810 — 500811 — 500812 — 500813 — 500814 — 500815 — 500816 500817 — 500818 — 500819 — 500820 — 500821 — 500822 — 500823 — 500824 — 500825 — 505737 — 505738 — 526006 — 526007 — 526008 — 526009 — 567541 — 567542 — 567543 — 567544 — 567545 — 596969 — 596970 — 596971 — 596972 — 596973 — 596974 — 596975 — 596976 — 596977 — 596978 — 596979 — 596980 — 596981.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Échéance du 1er juillet 1883) d'actions au porteur.

381827 — 381829 — 443823 — 443824 — 443825 — 443826 — 443827 — 443828.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 80039 — 87537 — 90746 — 90747 — 90748 — 90749 — 90750 — 90751 — 90752 — 90753 — 90754 — 90755 — 90756 — 98531 — 98532 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 326366 — 326367 — 326368 — 326369 — 326370 — 326371 — 326372 — 326373 — 326374 — 326375 — 418048 — 418049 — 418051 — 418052 — 427772 — 427773 — 427774 — 427775 — 427776 — 427777 — 427778 — 427779 — 427780 — 427781 — 427808 — 427809 — 427810 — 427811 — 427854 — 427855 — 427856 — 427857 — 427867 — 427868 — 427869 — 427870 — 427871 — 427911 — 427912 — 427913 — 427914 — 427915 — 427916 — 427917 — 427918 — 427919 — 427920 — 427921 — 427922 — 427923 — 427924 — 427925 — 427926 — 427927 — 427928 — 427929 — 427930 — 427931 — 427932 — 427933 — 427934 — 427935 — 427936 — 427937 — 427938 — 427939 — 427940 — 427941 — 427942 — 494434 — 494435 — 494436 — 494437 — 494438 — 494519 — 494520 — 529327 — 529328 — 529329 — 529330 — 529331 — 529332 — 529333 — 529334 — 529341 — 529342 — 529887 — 529888 — 529889 — 529905 — 529906 — 529907 — 529908 — 529909 — 529910 — 529911 — 531514 — 531515 — 531516 — 531517 — 531518 — 531519 — 531520 — 531521 — 531522 — 531523 — 531524 — 531525 — 531526 — 531527 — 531528

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 1er juillet 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 508558 — 508559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 8

(Echéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur

42039 — 42040 — 42041 — 48791 — 94419 — 94420 — 94421 — 124276 — 124277 — 262685 — 492245 — 492246 — 492247 — 492248 — 492249.

OPPOSITIONS sur coupons n° 9

(Echéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur.

237410 — 246034 — 535221 — 535222 — 535223 — 539726 — 539727 — 539732 — 539733 — 559559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 10

(Echéance du 1er janvier 1886) d'actions au porteur.

320602 — 320603 — 320604 — 320605 — 320606 — 320607 — 506654.

OPPOSITIONS sur Actions au porteur.

13679 — 13680 — 16362 — 21760 — 33150 — 33151 — 33152 — 37698 — 37699 — 38715 — 38716 — 38717 — 38718 — 38719 — 38720 — 38721 — 38722 — 38723 — 47207 — 76554 — 76555 — 76556 — 79126 — 79127 — 79128 — 79129 — 79130 — 79131 — 80795 — 80796 — 87287 — 87288 — 87289 — 87290 — 87291 — 87292 — 87293 — 87294 — 87295 — 87296 — 110272 — 110273 — 110274 — 110275 — 110276 — 110277 — 110278 — 110279 — 110280 — 110281 — 110282 — 110283 — 110284 — 110285 — 110286 — 110287 — 110288 — 110289 — 110290 — 110291 — 114812 — 144234 — 145716 — 237187 — 287375 — 306190 — 308233 — 310727 — 310728 — 310729 — 310730 — 310731 — 310732 — 322313 — 322314 — 322315 — 322316 — 322317 — 325356 — 325357 — 355741 — 372814 — 372815 — 374383 — 374384 — 374386 — 374387 — 382391 — 413594 — 413595 — 413596 — 413597 — 413598 — 413599 — 418270 — 418271 — 420890 — 444742 — 447579 — 469171 — 469172 — 469685 — 469686 — 489822 — 489823 — 491668 — 498473 — 514757 — 514758 — 515925 — 521432 — 521433 — 521434 — 521435 — 521436 — 521437 — 534191 — 545358 — 546617 — 572239 — 572240.

OPPOSITIONS sur Certificats d'inscription nominative d'actions.

3139 pour quarante actions. — 4059 pour quarante actions. — 4563 pour vingt actions. — 4660 pour quatre actions. — 4774 pour quatre actions — 5245 pour deux actions. — 5492 pour quatre actions. — 5950 pour une action. — 5955 pour une action. — 5985 pour cinq actions. — 6365 pour trois actions. — 8339 pour vingt-deux actions. — 8360 pour deux actions. — 8597 pour quatre actions. — 8684 pour une action. — 8800 pour deux actions. — 9063 pour une action. — 10786 pour une action. — 12928 pour deux actions. — 15549 pour six actions. — 16915 pour deux actions.

OBLIGATIONS 5 O/O

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 15 janvier 1884) d'obligations 500 fr. 5 O/O au porteur.

151462 — 224514

OPPOSITIONS sur coupons n° 4

(Echéance du 15 juillet 1884) d'obligations 500 fr. 5 O/O au porteur.

126179 — 126180 — 193793.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Echéance du 15 janvier 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

37067 — 102661 — 102662 — 102663 — 102664 — 102665 — 102666 — 102667 — 102668 — 102669 — 102670.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 15 juillet 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

30620 — 30630 — 30631 — 30632 — 81717 — 87057 — 87058 — 87059.

OPPOSITIONS sur obligations de 500 fr. 5 0/0 au porteur.

15955 — 15956 — 15957 — 15958 — 15959 — 15962 — 37183 — 37184 — 37185 — 44730 — 44731 — 52864 — 80233 — 90366 — 107614 — 108166 — 119579 — 119580 — 145056 — 145057 — 168741 — 170709 — 170710 — 170711 — 175025 — 175026 — 191789 — 191790 — 191791 — 191792 — 191793 — 202679 — 203984 — 205418 — 234132 — 234133 — 240639 — 240640 — 240641 — 240642 — 244293 — 247295 — 248373 — 248374 — 248375.

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 5 0/0.

136 pour trois obligations. — 154 pour une obligation. — 1607 pour dix obligations — 1657 pour vingt et une obligations. — 2506 pour quatre obligations.

OBLIGATIONS 3 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires.

10896 — 15452 — 33789 — 48861 — 49254 — 52340 — 99826 — 116968 — 119826 — 126164 — 126165 — 130118 — 158903 — 158904 — 158905 — 182457 — 229397 — 229398 — 232515 — 238496 — 238497 — 238498 — 238499 — 238500 — 240674 — 240675 — 245698 — 246788 — 255351 — 259220 — 261769 — 261770 — 261771 — 261772 — 261773 — 261774 — 261775 — 261776 — 261777 — 261778 — 261779 — 261780 — 261781 — 261782 — 261783 — 261784 — 261785 — 264[illegible]35 — 264814 — 270641 — 270642 — 270643 — 270644 — 270649 — 299413 — 302609 — 302610 — 351375 — 351376 — 397072 — 397073 — 397074 — 397075 — 397076 — 397077 — 397078 — 397079 — 397080 — 397081 — 403083 — 413098 — 413099 — 415188 — 415189 — 417775 — 417776 — 425643 — 435043 — 435044 — 435045 — 435046 — 435047 — 474681 — 474682 — 474683 — 474684 — 474685 — 474686 — 478222 — 478223 — 478224 — 478225 — 496381 — 496382 — 496383 — 496384 — 516626 — 516627 — 516628 — 516629 — 516630 — 516631 — 516632 — 516633 — 583840.

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 15 avril 1885), d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

229192 — 457152 — 457153 — 457154 — 457155 — 457156 — 457157 — 457158 — 457159 — 457160 — 457161 — 485435.

OPPOSITIONS sur coupons n° 2

(Echéance du 15 octobre 1885) d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

434532 — 434533 — 434534 — 434535 — 434536 — 434537 — 434538 — 434539 — 434540 — 434541 — 434542 — 434543 — 434544 — 434545 — 434546 — 434547 — 434548 — 434549 — 434550 — 434551 — 463699 — 463700 — 463701 — 463702 — 463703 — 463704 — 463705 — 463706 — 463707 — 463708 — 463709 — 463710 — 463711 — 463712 — 463713 — 463714 — 463715 — 463716 — 463717 — 463718 — 463719 — 463720 — 463721 — 463722 — 463723 — 463724 — 463725 — 463726 — 463727 — 463728 — 505716 — 505717

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur (Titres définitifs)

22136 — 22137 — 23591 — 23592 — 23593 — 23594 — 23595 — 23596 — 23597 — 23598 — 23599 — 23600 — 31651 — 34938 — 36613 — 92755 — 110127 — 110128 — 110129 — 110130 — 110131 — 110132 — 114244 — 114245 — 114246 — 114247 — 114248 — 114249 — 114250 — 114251 — 114252 — 114253 — 114254 — 114255 — 114256 — 114257 — 114258 — 212863 — 212864 — 212865 — 212866 — 212867 — 412345 — 418906 — 418907 — 418908 — 418909 — 418910 — 418911 — 418912 — 418913 — 418914 — 418915 — 418916 — 418917 — 418918 — 418919 — 418920 — 418921 — 418922 — 418923 — 418924 — 418925 — 418926 — 418927 — 418928 — 418929 — 418930 — 418931 — 418932 — 418933 — 418934 — 418935 — 419133 — 419134 — 509063 — 509065 — 509066 — 509067 — 509069 — 515077 — 518371 — 518372 — 518373 — 532297 — 532298 — 532299 — 532300 — 532301 — 532302 — 532303 — 532304 — 532305 — 532306 — 535106 — 535107 — 535111 — 535138 — 535139 — 535140 — 535141 — 535142 — 535143 — 535144 — 535145 — 535146 — 538398 — 538399 — 538400 — 538401 — 538402 — 538403 — 538404 — 538405 — 538406 — 538407 — 538408 — 538409 — 538410 — 538411 — 538412 — 538413 — 538414 — 538415 — 565997 — 565998 — 574010 — 576504 — 576505 — 576506 — 576507 — 576508

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 3 0/0.

455 pour une obligation — 4418 pour quatre-vingts obligations.

OBLIGATIONS 4 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

13102 — 19944 — 19945 — 19946 — 19947 — 19948 — 19949 — 19950 — 19951 — 19952 — 19953 — 19954 — 19955 — 19956 — 19957 — 19958 — 19959 — 19960 — 19961 — 19962 — 19963 — 30453 — 30454 — 30455 — 33731 — 33732 — 74550 — 74551 — 87365 — 87366 — 87367 — 87865 — 87866 — 94396 — 94397 — 102737 — 110924 — 115999 — 116000 — 135528 — 149339 — 149340 — 151176 — 151177 — 153794 — 170681

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er avril 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

1189 — 1190 — 16318 — 16319 — 16320 — 16321 — 16322 — 16323 — 16324 — 16325 — 16326 — 16327 — 16328 — 16329 — 16330 — 16331 — 16332 — 16333 — 16334 — 16335 — 16336 — 16337 — 16338 — 16339 — 16340 — 16341 — 16342

OPPOSITIONS sur coupons n° 2

(Echéance du 1er octobre 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

16318 — 16319 — 16320 — 16321 — 16322 — 16323 — 16324 — 16325 — 16326 — 16327 — 16328 — 16329 — 16330 — 16331 — 16332 — 16333 — 16334 — 16335 — 16336 — 16337 — 16338 — 16339 — 16340 — 16341 — 16342 — 20286 — 21002 — 21003 — 21004 — 21005 — 21006 — 35278 — 35279 — 35280 — 35281 — 35282 — 41513 — 41514 — 41515 — 41516 — 41517 — 41518 — 41519 — 42498 — 59254 — 59255 — 59256 — 59257 — 95813 — 95814 — 95815 — 95816 — 95817 — 95818 — 95819 — 130999 — 131000 — 131001 — 133230 — 133231 — 139892 — 139893 — 139894 — 139895 — 139896 — 139922 — 139923 — 139924 — 139925 — 139926 — 139927 — 139928 — 139929 — 155870 — 155871 — 157495 — 164456 — 164457 — 164458 — 164459 —

165534 — 165535 — 165536 — 169023 — 169024 —
169025 — 169026 — 169027 — 187998 — 187999 —
188000 — 188001 — 188002 — 188003 — 188004 —
188005 — 188006 — 188007 — 193033 — 200492 —
200493 — 200494 — 200495 — 200496 — 200497 —
200498 — 200499 — 200500 — 200501 — 210221 —
210222 — 210223 — 210224 — 218836 — 218837 —
218838 — 218839 — 229658 — 229659 — 229660 —
240941 — 240942 — 240943 — 243158 — 243159 —
243160 — 266208 — 266209 — 266210 — 266211 —
266212 — 266213 — 266214 — 266215 — 266216 —
266217 — 266218 — 266219 — 266220 — 266221 —
266222 — 266223 — 266224 — 266225 — 266226 —
226227 — 291163 — 291164 — 291506 — 291507

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur (Titres définitifs).

4069 — 4070 — 5187 — 5188 — 5189 —
107940 — 107941 — 107942 — 107943 — 107944 —
107945 — 107946 — 107947 — 107948 — 107949 —
157126 — 157127 — 157128 — 157129 — 157130 —
157131 — 157132 — 157133 — 157134 — 157135 —
197318 — 218890 — 218891 — 218892 — 218893 —
218894 — 230271 — 230272 — 230273 — 230274 —
238047 — 238048 — 238049 — 238050 — 238051 —
238052 — 238053 — 238054.

Le Gérant : POURTET.

Paris. — Imprimerie P. Mouillot, 13, quai Voltaire. — 58428

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 30 NOVEMBRE AU 14 DÉCEMBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
30 novembre. . .	405 403.75 402.50 401.25 403.75 402 50 401.25 402.50 403.75 402.50	en liq. : 401.25 405 401.25 401.25	360 359 357.50 360	205 204.50 204.25 204 203 204	272 270 269 272
1er décembre. .	402.50 401.25 402 50 403.75 405 403.75	en liq. : 401.25	357.50 353.75 351.25 357.50 358 359	201.25 202 202.50 203 202 203 203 50 203.75 204 204 25 204.50	270 269 268 270 271
2 —	405 406.25 407.50 406.25 405 403.75 402.50 401.25 400 398.75 397 50 396.25 395 392.50 391.25 390 392.50 393.75 392.50	en liq. : 406.25 392.50 391.25	360 361.25 358.75 357.50 357 356	205 206 207 207.50 206	272 271 270 269 268
3 —	393.75 395 393.75 392.50 395 396.25 397.50 398.75 400	en liq. : 392.50 400	358.50 358 360	205 204 203 50 203 204 205	270 269 268 267 266.50 267 270 268 268.50
4 — . . .	401.25 402.50 401.25 400 402.50 403.75 402.50	en liq. : 400 405 400 403.75	356.50 357 360 358.50	207 206	270
5 —	403.75 402.50 403.75	en liq. : 398.75 402.50	360 360.50 360.75	207 206 50	270 268 268.25 269 270
6 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
7 —	400 401.25 402.50 401.25 400 398.75	en liq. : 400	360 359 358 356	206 206.50 206 205.50 205 204.50 204 204.50	270 271
8 — . . .	402.50 401.25 400 402.50 400 398.75 397 50 398.75	en liq. : 401.25 401.25 396.25 398.75	358 357 356	204 206 205 204	270 272 270 269 270
9 —	400 398.75 400 401.25 402.50	en liq. : 400	357.50 358 360 357.50	205 205.50	270 270.50 270.25 271
10 —	402.50 403.75 405 402.50 403.75 402.50	en liq. : 402.50 405 402 50 403.75	360 359.50 360	205.50 206 206.25 206.50 205.50 206.50 207	271 272 271 270.50 270.25 271
11 —	400 401.25	en liq. : 400 401.25	360 359 360	205 204 50	271.75 271 270.25
12 —	403 75 405 403 75 405 306.25 405 406.25 407.50 406.25 405 403.75	en liq. : ...	360 361 362 360	204 204.50 204.75	271.75 271 270.25 271 270.50
13 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
14 —	405 406.25 405 403.75 405 403.75	en liq. : 407 50 403.75	360 359.75 260	205 204 204.25 204	271.75 271 270.75 270.25 271

Sixième Année : 1885

TABLE ANALYTIQUE

Fin de la Table de la sixième année

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 54638

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 75996.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCEANIQUE

BUREAUX A PARIS, 46, RUE CAUMARTIN

SEPTIÈME ANNÉE

1886

PARIS

IMPRIMERIE DE LA SOCIÉTÉ DE PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

13, QUAI VOLTAIRE

MDCCCLXXXVI

7e Année. — Numéro 153. Vendredi 1er Janvier 1886.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

—

Les abonnements partant tous du 1er janvier, nous prions nos souscripteurs de vouloir bien nous faire parvenir le montant de leur renouvellement pour l'année 1886, afin d'éviter une interruption dans l'envoi du BULLETIN.

M. Charles A. de Lesseps, Vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama, quittera Paris le 5 janvier, se rendant à Saint-Nazaire, où il s'embarquera pour l'Isthme sur le steamer « Lafayette ».

Il sera accompagné par M. Jacquet, inspecteur-général des Ponts et chaussées, et MM. Boyer, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, Directeur des travaux à Panama, Etienne Martin, Secrétaire général, plusieurs ingénieurs et agents de la Compagnie.

M. Ferdinand de Lesseps, Président du Conseil d'administration, et M. Théodore Motet, membre du Conseil d'administration, partiront pour l'Isthme le 28 janvier prochain.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, réuni extraordinairement dans ce but le 22 décembre, a approuvé un contrat important aux termes duquel la *Société de Travaux publics et de Constructions* a été chargée :

1° Du creusement du Canal maritime, à toute profondeur, dans les sections d'Obispo et d'Emperador, soit entre le kilomètre 44 et le kilomètre 53,600.

2° Des travaux nécessaires à l'exécution du barrage du Chagres et aux dérivations des eaux du fleuve, terrassements de toute nature, maçonneries, tunnels, et, en général, tous ouvrages accessoires, conformément aux plans et projets qui seront remis par la Compagnie aux nouveaux entrepreneurs.

L'état approximatif du matériel consacré à cette entreprise comprend :

- 300 kilomètres de voie ferrée à 1 mètre 51, avec tous accessoires ;
- 125 locomotives-tenders;
- 500 wagons à bascule de 4 mètres cubes ;
- 3.600 wagons à bascule de 6 mètres cubes ;
- 100 wagons plate-forme de 10 tonnes ;
- 120 wagons tombereaux pour charbon de 10 tonnes;
- 60 wagons fermés de 10 tonnes;
- 250 wagonnets-lorys à frein ;
- 18 excavateurs;
- 450 grues de chargement à vapeur ;
- 1.000 perforatrices avec chaudières et accessoires.

Les entrepreneurs se sont engagés à avoir terminé leur tâche le 1er juillet 1889.

La *Société de Travaux publics et de Constructions* venait de terminer, au Brésil, la construction de 280 kilomètres de chemins de fer, — de Rio-Grande-del-Sul à Bage — commencés en 1881 et terminés exactement en 1885. C'est le personnel de cette entreprise, sous la direction de M. Bonnafous, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, qui est destiné, sous la direction du même ingénieur, à constituer le noyau du personnel de l'entreprise Obispo-Emperador.

M. l'ingénieur en chef Bonnafous et ses principaux auxiliaires doivent s'embarquer à Saint-Nazaire, le 6 janvier prochain, sur le paquebot transatlantique en partance pour Colon-Panama.

Le 24 décembre dernier a eu lieu à Pantin, en présence d'un grand nombre d'Actionnaires, d'ingénieurs et d'entrepreneurs de travaux, l'expérience d'un excavateur construit pour la Compagnie du canal de Panama par M. Le Brun, à Creil.

Pour que les spectateurs se rendissent mieux compte du fonctionnement de l'appareil, M. Le Brun y avait accouplé un des transporteurs employés aux travaux du canal de Tancarville.

Cet excavateur se distingue de ceux qui avaient déjà été expérimentés en ce que l'axe de roulement des châssis supportant le poids total de l'appareil est placé, pendant le travail, à une grande distance du bord de la fouille.

Sur ce châssis, d'une parfaite rigidité, se meut un chariot mobile, à course variable et roulant sur des galets.

Ce chariot, flanqué d'un avant-bec sur lequel est disposé une élinde et le tourteau d'entrainement des godets, est destiné à supprimer le ripage ou déplacement des voies.

La mobilité du chariot supportant tous les mouvements de la chaîne à godets permet d'enlever jusqu'à 4m50 de largeur de tranchée et sur une profondeur pouvant atteindre 8 mètres, sans que l'appareil doive être déplacé.

La machine motrice est à deux cylindres à changement de marche et développe 100 chevaux.

La machine qui commande le mouvement de translation est aussi à deux cylindres et d'une force de 15 chevaux.

A dix heures du matin, l'excavateur s'est donc mis en marche, et malgré le terrain tout à fait défavorable, composé d'une argile compacte et collante, dans laquelle étaient incorporées des pierres calcaires pesant de 30 à 40 kilog., il a manœuvré très régulièrement à raison de 18 godets par minute ou 300 à 320 mètres cubes par heure (3,000 à 3,200 mètres par journée de 10 heures.)

Ce cube pourrait être notablement augmenté, et atteindre aisément 350 mètres cubes à l'heure.

Le déblai produit par l'excavateur était déversé sur une lame sans fin du transporteur, et déchargé en cavalier de 9 mètres de hauteur, à 65 mètres environ du point d'extraction.

Pendant toute la durée des essais, l'appareil expérimenté a rempli les conditions prescrites par la Compagnie.

Les spectateurs se sont retirés vivement impressionnés.

VISITE DES TRAVAUX

LA CULEBRA

Nous avons reproduit, dans notre dernier numéro, le compte rendu donné par le *Star and Herald de Panama* de la visite des chantiers par un groupe de hautes personnalités.

Nous empruntons, au même journal, le compte rendu d'une visite aux chantiers de la Culebra.

Nous donnons également le compte rendu d'une visite à Bas-Obispo qui a été publié par *la Estrella de Panama* :

Star and Herald

du 21 novembre 1885

Hier, une réunion invitée par M. Bunau-Varilla, ingénieur en chef du Canal de Panama, et composée de diverses notabilités, a visité la section de la Culebra, où la compagnie Anglo-Hollandaise a ses principaux travaux sous la direction de M. Van Seters. La montagne de la Culebra était décorée de drapeaux et de fleurs et M. Van Seters a fait de son mieux pour montrer tous les points de ses immenses travaux à ses visiteurs qui ont été vivement impressionnés.

La tranchée de la Culebra était la plus grande difficulté du Canal et jusqu'à ce jour tout le monde la considérait comme impossible. Après cette inspection, cependant, on ne peut douter que le travail soit possible et même qu'il soit bientôt achevé. Nous n'avons pas assez de temps aujourd'hui pour donner des détails sur l'inspection : nous les fournirons dans un prochain numéro.

Star and Herald

du 22 novembre

Sur l'invitation de M. Bunau-Varilla, ingénieur en chef des travaux du Canal, plusieurs personnes de distinction ont visité la section de la Culebra de la Compagnie du Canal où des travaux sont en cours d'exécution, importants pour l'achèvement final de l'œuvre et que l'on considère comme les obstacles les plus difficiles de l'entreprise. Parmi les personnes présentes se trouvaient le général Montoya, commandant civil et militaire de l'Etat, Mgr Thiel, évêque de Costa Rica, M. La Vieille, Consul général de France à Panama, M. Nathan Appleton, MM. Ponce de Léon, Ferreira et Santiago de Ponce, ingénieurs du gouvernement colombien et M. J. Diez, avocat-conseil de la Compagnie du Canal.

Vers huit heures du matin, les voyageurs arrivèrent à la Culebra et furent reçus sur la plate-forme de la station par M. Van Seters, gérant de la Compagnie anglo-hollandaise, par un certain nombre de ses employés et par les agents de la Compagnie du Canal sur cette section. De la station ils se rendirent aux ateliers de la côte 85 d'où ils furent conduits, en wagons décorés de drapeaux colombiens, français et hollandais, aux travaux de dérivation du Rio-Grande, et immédiatement après à la rivière C caracha. Vu de ce point, le panorama est simplement splendide, si on regarde les travaux de la Compagnie du Canal, la déviation du chemin de fer et la dérivation du Rio Grande. A cet endroit, les visiteurs ont été témoins de l'explosion de plusieurs mines. Après avoir examiné à loisir ces travaux, la réunion est repartie pour Emperador dans le but d'inspecter ceux en cours d'exécution à la côte 95 et les nombreux plans inclinés préparés pour précipiter une grande quantité de terre dans les ravins des affluents de la rivière Obispo. L'essai de charger un train de wagons avec l'excavateur Erard a été fait et a produit une impression très favorable. M. Van Seters a été chaudement félicité. Quand les 40 excavateurs géants qui ont été commandés commenceront à travailler dans le but d'attaquer et de détruire cette colline, on n'aura plus de doute que le plus grand obstacle pour arriver à l'achèvement final de ce grand projet ne puisse être surmonté.

Ces machines seront prêtes à être utilisées dans six mois environ, car certaines d'entre elles sont déjà arrivées et sont en déchargement à Colon, au wharf n° 10. Avant d'arriver à la côte n° 75, M. Van Seters, avec l'amabilité qui carac-

térise les fils de la Hollande hospitalière, a commandé qu'un lunch et des rafraîchissements fussent servis.

En portant le premier toast, M. La Vieille, Consul général de France, a dit :

Je tiens particulièrement à porter un toast à la Compagnie chargée des travaux de la Culebra et je vous prie de vous joindre à moi. La participation du génie hollandais à l'œuvre du Canal est une garantie de succès qui vient s'ajouter à toutes les autres. La Hollande, depuis de longues années, est passée maîtresse en fait de grands travaux d'art ; et grâce aux puissants moyens d'action qui seront accumulés ici dans quelques semaines, la Culebra va fondre comme la neige au soleil. Ce grand obstacle qu'on représente comme si terrible n'a rien, en effet, qui puisse effrayer la volonté et la persévérance. Je connais, Monsieur, votre valeur personnelle, je sais de quels collaborateurs intelligents et dévoués vous êtes entouré et je félicite la Compagnie Interocéanique de vous avoir confié la partie la plus importante de son entreprise. A l'œuvre donc, Messieurs, voici la belle saison qui s'approche ; allez de l'avant et hâtez le moment où les deux océans se confondront dans un même flot aux acclamations du monde entier. Je vous donne à tous rendez-vous à ce moment qui sera le couronnement de vos fortunes et de vos peines. A la santé de M. l'ingénieur Van Seters et de tous s.s collaborateurs !

M. Van Seters a répondu qu'il était profondément touché des paroles que venait de prononcer le Consul général et l'a assuré du dévouement de son personnel à l'œuvre qu'ils avaient entreprise; il a exprimé l'espoir que la Compagnie du Canal n'aurait jamais de reproches à leur adresser à ce sujet.

M. l'ingénieur Bunau Varilla a prononcé ensuite les paroles suivantes :

Messieurs, je ne comptais pas avoir à prononcer aujourd'hui d'autres paroles que celles que l'on emploie généralement dans le cours des travaux. Puisque je suis amené à le faire, permettez-moi de résumer les explications que je vous ai données pendant notre visite.

Nous avons à extraire ici sur une distance de deux kilomètres une énorme masse de terre de 20 millions de mètres cubes. Vous avez vu la nature du sol, vous venez d'assister au chargement d'un train au moyen d'un excavateur, vous comprenez tout ce que ces engins sont capables de faire et vous pouvez vous figurer facilement quel résultat se produira quand quarante de ces machines, plus puissantes encore, seront réunies ici. Messieurs, ces nouveaux engins ont tous leur place préparée. Vous avez vu ce réseau serré de voies qui sillonnent toute la Culebra et qui n'attendent plus maintenant que les organes de locomotion pour nous donner le spectacle d'une exploitation de voies ferrées plus active que sur certaines grandes lignes d'Europe. C'est en cherchant soigneusement à se rendre compte de la lenteur fatale de ces travaux préparatoires qu'on arrive à s'expliquer certaines choses qu'ignorent ceux qui n'ont pas l'expérience de pareilles difficultés. Jugez, Messieurs, avec cette pensée du derrière de la tête dont parle Pascal et vous verrez, comme je le vois, la Culebra disparaissant bientôt sous les morsures de ces instruments de fer dont vous avez pu mesurer l'avidité. Je m'associe aux idées exprimées par M. Van Seters, et j'espère avec lui que sa Compagnie se rendra parfaitement digne de la confiance placée en elle par notre Administration.

Messieurs, je vous demande de vous joindre à moi pour porter la santé du général Montoya, qui a honoré notre inspection de sa présence. C'est au chef actuel de cet Etat que nous sommes redevables de la paix qui nous entoure, et je tiens à lui dire aussi que nous en avons la confiance absolue dans l'avenir, les désordres locaux ne troubleront jamais l'accomplissement de notre œuvre civilisatrice.

Le général Montoya a répondu :

M. le Consul général, M. l'ingénieur en chef, et vous, Messieurs, vous voudrez bien m'excuser si je ne réponds pas en français. Je ne parle pas cette langue d'une manière suffisante pour oser faire un discours en cette occasion ; je m'exprimerai donc en espagnol et dirai que je suis profondément touché de voir le drapeau français flotter à côté du drapeau colombien sur les chantiers du Canal. Il n'existe dans les différentes couleurs qui symbolisent les deux nations qu'une seule différence. Le blanc du drapeau français est remplacé par le jaune dans le drapeau colombien. Puissent-elles être toujours unies, ces deux couleurs. La première est le signe de la paix, qui nous est échue en ces derniers temps ; la seconde, le signe des richesses et de la puissance, la couleur de l'or, qui est venu rendre fécond le sol de la Colombie. Sous ces deux drapeaux, la paix et les richesses contribueront à l'œuvre du Canal en assurant son achèvement. »

M. Nathan Appleton a dit ensuite :

« Comme citoyen de cette nation rebelle qui s'est séparée de la mère-patrie, il y a plus d'un siècle, et qui doit tant à la France, qui l'a aidée à gagner son indépendance, permettez-moi de vous rappeler que l'entreprise de la Culebra est à la fois Hollandaise et Anglaise; en conséquence, je proposerai la santé des entrepreneurs et des ingénieurs Anglais attachés à ces travaux, qui sont représentés ici par M. Target ! »

BAS-OBISPO

La Estrella de Panama

du 21 novembre 1885

Le jeudi 12 novembre, M. Bunau Varilla, en compagnie de Mgr Thiel, de MM. La Vieille, N. Appleton, Phelps et des ingénieurs colombiens, MM. Ferreira, Ponce de Léon et Ponce ont visité l'importante section d'Obispo où travaillent les entreprises Bona Galtier et Muraccioli.

Sur la première de ces sections, ils ont constaté les résultats de l'explosion d'une grande mine dans une roche que l'on avait fait sauter le dimanche précédent, et admiré l'en-

semble des travaux exécutés par les entrepreneurs. Ils ont ensuite visité la section qui comprend la grande entreprise Muraccioli, une des principales de la ligne du canal : ils ont gravi le cerro Corosita en examinant les grands travaux entrepris sur ce point. MM. Vasseur et Philippe, représentants et associés de M. Muraccioli, ont conduit leurs hôtes distingués sur divers points de la section et les ont amenés au chantier où s'exécutent les travaux les plus importants. Au moment où les visiteurs passaient par l'un des chantiers, les ouvriers, qui reconnurent M. Bunau Varilla, l'acclamèrent par des vivats enthousiastes, prouvant de cette manière comment est apprécié partout le jeune ingénieur divisionnaire des travaux.

Le cerro Corosita est fait de dolorite, et, durant les derniers mois, les entrepreneurs ont réussi, au moyen d'un magnifique système de galeries et de grandes mines, à le réduire d'une façon étonnante. M. Varilla et les autres visiteurs se sont montrés forts satisfaits des progrès des travaux et ont admiré la méthode d'attaque et de décharge. Après avoir longuement examiné ce cerro, ils se sont dirigés vers le point où travaille l'excavateur « Osgood », dont ils ont été satisfaits. Le peu de temps qui leur restait ne leur a pas permis de visiter les « cascades », point faisant aussi partie de l'entreprise Muraccioli et où les travaux sont poussés avec une véritable énergie. On peut calculer que, durant la présente saison des pluies, il a été extrait, chaque jour, dans la section où travaillent MM. Muraccioli et Ce, environ 2,000 mètres cubes de pierres et de terre.

Des rafraîchissements ont ensuite été servis aux excursionnistes dans la résidence du chef de la section. Dans cette circonstance, comme dans d'autres, M. La Vieille a fait montre de ses qualités oratoires : il a bu au peuple et au gouvernement colombiens et en particulier à M. le président Nunez.

Après quelques autres discours, les visiteurs sont revenus à Panama, satisfaits d'avoir eu une nouvelle occasion d'admirer les travaux de la grande œuvre qui couvrira de gloire tous et chacun de ses collaborateurs.

UNE LOYALE DÉCLARATION

Nous trouvons, dans le *Daily Star* de Panama portant la date du 3 décembre dernier, et qu'a apporté le dernier courrier de l'Amérique centrale, la reproduction très importante des paroles prononcées, en quittant l'isthme, par un ingénieur du gouvernement Colombien, M. Ponce de Léon.

« Le 30 novembre, dit le *Daily Star* M. Bunau-Va-
« villa, ingénieur en chef p. i. des travaux de la Com-
« pagnie du Canal de Panama, a réuni chez lui plu-
« sieurs notabilités locales à l'occasion du départ de la
« mission du Gouvernement de Bogota, envoyée dans
« l'Isthme pour étudier l'état d'avancement des tra-
« vaux du Canal. »

C'est à cette réunion que l'ingénieur du Gouvernement Colombien a pris la parole.

Et il s'est exprimé en ces termes :

« Je profite de la présence de M. le général Montoya, de
« M. le général Ulloa, de Mgr Thiel et de MM. les Consuls
« généraux de France et d'Angleterre pour déclarer, qu'ayant
« eu libre accès aux différents chantiers du Canal et dans
« les bureaux de la Compagnie, où l'on nous a communiqué
« tous les documents et renseignements que nous avons de-
« mandés, nous sommes à même d'apprécier quelle foi,
« quelle force de volonté et quelle constance ont été néces-
« saires pour commencer, organiser et installer les travaux
« de l'excavation du Canal. Je ne doute plus maintenant du
« succès de l'entreprise : la France a commencé l'œuvre et la
« France la terminera. »

M. FERDINAND DE LESSEPS

A LA

SOCIÉTÉ DE TOPOGRAPHIE DE FRANCE

Nous reproduisons ci-après, d'après la sténographie de M. G. Duployé, les passages relatifs au canal de Panama de l'allocution prononcée par M. Ferdinand de Lesseps, le 8 novembre dernier, à la séance générale annuelle de la Société de topographie de France,

Messieurs,

C'est la sixième fois que j'ai l'honneur de présider la Société de topographie. Je suis heureux de me trouver aujourd'hui dans cette réunion si nombreuse, si zélée, si désireuse d'aider au développement de la Société de topographie.

Je vous dirai que la topographie est la science la plus facile du monde ; n'importe qui peut l'acquérir et en tirer parti. Un enfant n'a qu'à regarder une carte, un plan, et, s'il a une idée, il sera aussitôt capable d'exécuter cette idée.

J'ai été, fort jeune, envoyé en Egypte. La première chose qui fut placée sous mes yeux par mon chef (j'étais alors simplement élève-consul, en 1832), ce fut le bel ouvrage de l'expédition française sur l'Égypte. Le grand topographe de l'armée française, le général Bonaparte, avait fait lever le plan de toute l'Egypte, recueillir tous les matériaux susceptibles de donner la pleine connaissance du pays. Parmi ces documents, il faut citer le principal, le rapport de Lepère, l'ingénieur en chef de l'expédition. C'est à la vue de ces plans, de ces documents, en m'appliquant à les lire, que l'idée du percement de l'isthme de Suez m'est venue. Plus tard, quelques années après, nommé consul de France au Caire, un de mes amis possédant d'excellents dromadaires, je fis l'excursion pratique de l'isthme que j'avais étudié topographiquement sur les plans de Lepère.

Je vis qu'il n'y avait rien de plus simple que de couper la terre, l'isthme séparant les deux mers.

Les plus grands ingénieurs, jusqu'alors, et à cette époque encore, avaient prétendu et prétendaient que pour faire un canal entre la Méditerranée et la Mer Rouge, il fallait se servir de l'eau du Nil, amenée par des ponts, des aqueducs et de là, au Canal. Ces grands projets, ces grandes dépenses inutiles, ne devaient servir, à mon avis, qu'à créer des obstacles à la navigation; et moi, tout bêtement, tout simplement, j'eus la pensée qu'il n'y avait qu'à percer l'isthme, qu'à couper la terre. (*Rires et applaudissements.*)

Vous voyez que les plus grands travaux peuvent être accomplis, que les plus grands résultats peuvent être obtenus par des personnes encore un peu étrangères à la science topographique, pourvu que ces personnes aient eu l'occasion et la volonté d'examiner un plan ou une carte.

Voilà donc comment, plus tard, ayant demandé, à la suite d'événements politiques, à suspendre ma carrière diplomatique, à être mis en disponibilité, je me suis attaché à l'œuvre du percement de l'isthme de Suez,

qui avait occupé ma première jeunesse ; et comment chacun de vous, Messieurs, peut être très utile à son pays, en appliquant la science de la topographie à telle chose qui l'aura frappé, à telle idée qui aura traversé son esprit en visitant une localité. Les plus grandes entreprises peuvent naître de la seule vue d'un plan ; c'est un coup d'œil jeté sur une carte qui m'a donné l'idée du canal de Suez.

Une fois ma décision prise, j'ai amené dans l'isthme des ingénieurs ; j'ai fait avec eux de bonne topographie et nous sommes arrivés à exécuter une œuvre dont on niait la possibilité, qui existe maintenant, qui nous a ouvert des voies vers des mondes, des voies complètement inconnues, qui a révolutionné la marine. (*Applaudissements.*)

Ma seconde idée, ma seconde entreprise, si l'on veut, est celle du percement de l'isthme de Panama. Ayant achevé le premier canal maritime, j'ai été frappé, théoriquement, comme Président de la Société de géographie, de l'avantage qu'il y aurait à faire passer des navires par le milieu des Amériques, à traverser l'immense continent, qui va du pôle nord au pôle sud et qui n'offre aucune espèce de voie de communication entre les deux grands océans baignant ses côtes.

Comme il n'est pas possible de passer par la mer Glaciale, à l'extrême nord, on est obligé de faire tout le tour des deux Amériques, d'aller passer à l'extrême sud, par le cap Horn ou le détroit de Magellan, pour aller d'un point quelconque de l'Océan Atlantique à un point quelconque de l'Océan Pacifique. L'idée de couper la terre, l'isthme unissant les deux Amériques, m'était donc venue. Or, dans tous les projets de percement de l'isthme américain, élaborés depuis trente, quarante ans, et plus encore, du temps des Espagnols, le roi d'Espagne avait recommandé aux explorateurs de trouver un passage pour aller de l'autre côté, on ne s'occupait que de l'exécution d'un canal d'eau douce alimenté par des fleuves ou des lacs. L'immense continent américain étant traversé par les Cordillères, par des montagnes très élevées et des eaux qui descendent de chaque côté de ces montagnes, on cherchait le meilleur endroit où ces eaux douces pourraient être recueillies, réunies, dirigées d'une mer à l'autre au moyen de séries d'écluses.

Ce moyen, je l'ai toujours considéré comme peu pratique, comme tout à fait insuffisant ; et c'est pourquoi j'ai lutté pendant dix années contre les ingénieurs qui trouvaient absurde mon projet de couper nettement et simplement l'isthme de Suez.

J'ai réussi à Suez ; je réussirai de même à Panama, malgré les contradictions que j'ai rencontrées, non seulement de la part de savants français et européens, mais aussi en Amérique où il existait, à l'origine, à cause des antécédents de l'idée, une certaine opposition à mon projet.

Pendant mon voyage aux Etats-Unis, dans des conférences où se trouvaient assemblés trois, quatre mille auditeurs, je disais aux Américains : pourquoi êtes-vous contraires à ce projet ! Simplement parce qu'il y a eu précédemment d'autres projets, non acceptés, inacceptables, les uns relatifs au creusement de canaux d'eau douce avec des écluses, avec des obstacles ; les autres ayant imaginé un moyen de faire passer les navires en l'air, etc. (*Rires.*) Ce dernier projet émanait d'un mécanicien, d'un savant, qui a imaginé des choses très remarquables. J'ai dit au promoteur de ce projet : Monsieur, je ne suis ni mécanicien, ni savant ; j'ai seulement pensé qu'on pourrait faire, en Amérique, ce qu'on a fait à Suez, c'est-à-dire couper la terre. (*Applaudissements.*)

Relativement au Canal de Panama, que j'ai entrepris, voici exactement ce qui s'est passé. Il y a quelques années, étant président de la Société de géographie, je reçus la visite de M. Reclus et de M. Wyse, officiers de la marine française. Ils me dirent qu'ils allaient faire une exploration dans l'Atrato, point de jonction de deux fleuves sortant des Cordillères et se dirigeant, l'un vers le Pacifique, l'autre vers l'Atlantique. On pensait généralement qu'il devait y avoir là, au milieu, un point où la communication à établir entre les eaux des deux fleuves serait facile. On disait que les indigènes passaient déjà d'un fleuve à l'autre avec leur bateau sur les épaules, et qu'ils allaient ainsi d'un Océan à l'autre Océan. Les explorateurs voulaient donc choisir ce point pour établir la première communication maritime entre les deux Océans. Je leur ai dit : « Vous vous trompez. Il n'y a de canal maritime faisable qu'avec de l'eau de mer. Cependant allez et voyez! » Ils firent le voyage, cinq ou six; perdirent trois de leurs compagnons et revinrent à Paris, me demandant de réunir une commission de géographes pour examiner leur projet. Je leur répondis que je ne pouvais pas m'occuper d'un projet de canal maritime avec série d'écluses, puisque je considérais ce système comme absolument contraire aux principes d'une navigation maritime entre deux mers. « Si vous le voulez, dis-je, je vous engage à vous adjoindre quelques nouveaux compagnons de route et à aller dans l'endroit où, depuis vingt ans, fonctionne un chemin de fer traversant l'isthme, exécuté sans travaux d'art, sans aucune espèce de travail extraordinaire, voie ferrée qui part de Colon et s'en va à Panama en montant simplement quelques rampes. Faites-moi, tout simplement, la topographie de cette partie de l'isthme de Panama où le chemin de fer mène de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique. »

Les explorateurs sont revenus, et, quinze jours, un mois après leur arrivée, j'ai réuni la grande Commission internationale. Je me suis trouvé chargé d'accomplir l'œuvre du percement de l'isthme américain, du deuxième canal maritime, parce qu'une centaine d'ingénieurs, de géographes, de marins et de savants, venus de différents pays, et qui se trouvaient réunis à Paris, m'ont demandé, par acclamation, de l'exécuter. J'ai répondu : « Un général qui a gagné une bataille ne peut pas refuser d'en gagner une seconde. Je n'avais pas l'intention de me consacrer à cette entreprise ; mais, puisque vous le voulez tous, je vais m'en occuper ».

J'ai donc réuni des ingénieurs et des entrepreneurs j'ai été avec eux sur les lieux, dans l'isthme, car il ne faut jamais faire une chose sans l'avoir examinée soi-même (c'est de la topographie que tout le monde peut faire), et nous avons vu qu'on pouvait parfaitement creuser un canal maritime, sans série d'écluses, à travers l'isthme de Panama, à côté du chemin de fer. C'est alors que nous nous sommes mis à l'ouvrage, et je puis dire aujourd'hui, comme je l'ai dit publiquement, il y a déjà plusieurs années, qu'en 1888 le Canal peut être fini, complètement achevé, prêt à être traversé par une flotte, comme à Suez, dans une grande inauguration.

Aujourd'hui, tout est préparé et je dois aller à Panama dans quelque temps, au plus tard en mars, non pas avec des voyageurs, en promenade, mais avec des entrepreneurs qui prendront tout ce qui reste à faire... s'il y a encore à prendre, s'il y a encore quelque chose à faire ; car nous recevons constamment d'excellentes propositions. Et je vois précisément quelqu'un, dans cette salle, qui s'occupe actuellement de réunir des entrepreneurs français pour exécuter les derniers travaux. J'ai dit à cette personne ce que je disais jadis aux entrepreneurs de Suez : « Messieurs, leur disais-je, il y a cinq cents millions à dépenser paur creuser le canal égyp-

tien et cinquante millions à gagner par les entrepreneurs. » M. Lavalley, qui n'a eu qu'à achever le Canal, a gagné pour sa part 14 millions. J'ai fait examiner par des inspecteurs des ponts et chaussées les comptes de ces entrepreneurs, qui étaient parfaitement en règle. C'est ainsi que j'agis toujours. Aujourd'hui il reste six cents millions de francs à dépenser au Canal de Panama, et je dis à tous les entrepreneurs : « Vous avez 50 ou 60 millions à gagner ! Il est juste qu'un entrepreneur qui risque beaucoup, qui se donne beaucoup de peine, gagne 10 0/0 ; un architecte, pour construire une maison, ne prend-il pas 10 0/0? »

Maintenant, presque toutes les entreprises pour le Canal de Panama sont données ou prêtes à l'être. Nous arrivons au résultat et la France aura à s'en glorifier. (*Applaudissements*).

Il y a une seule chose, dans les attaques dont j'ai été l'objet, qui m'a été sensible. — Je ne parle pas, bien entendu, des attaques des coquins, attaques auxquelles je ne prête aucune attention, parce que le monde est meilleur qu'on ne pense ; il y a plus d'honnêtes gens que de coquins (*Applaudissements*). — Oui, il y a une chose qui m'a été des plus sensibles, parce que, présentée avec perfidie, cette attaque a quelque apparence de vérité : c'est quand on dit que j'ai pris 600 millions en France pour faire le Canal de Suez et que j'ai emporté cet argent à l'étranger. Il est évident que le Canal de Suez n'est pas en France. Eh bien ! savez-vous ce qu'il a rapporté à la France, le Canal de Suez, jusqu'ici ? un milliard 250 millions ; j'ai donné la note exacte de ce résultat chiffré au Gouvernement. Et c'est pour cela, d'ailleurs, qu'à chaque naissance d'un de mes enfants, je lui achète des actions de Suez ou de Panama. Les 100,000 francs de la dot de ma femme, que j'ai placés en actions de Suez le jour de mon mariage, représentent aujourd'hui 2 millions.

Ainsi, c'est un milliard deux cent cinquante millions que nous avons rendus à la France avec l'intérêt d'argent, avec les machines que nous avons achetées en France, avec le payement des intérêts, avec le bénéfice des actions et obligations. Et c'est là un fait positif, mathématique ; et quand on m'accuse d'avoir envoyé l'argent de la France à Suez, je réponds que cet argent est revenu en France décuplé (et ce n'est pas fini), et que ce sera la même chose pour Panama : ce que nous allons dépenser à Panama rapportera deux ou trois milliards à notre pays.

Tout ce que j'ai, je ne l'ai pas gagné autrement. J'ai quitté la diplomatie avec une dette de trente mille francs à mon banquier. J'avais été ambassadeur de France en Espagne et à Rome, où j'avais dépensé ce que je pouvais avoir; c'est en travaillant au Canal que j'ai pu enfin acheter une maison, un hôtel, qu'on ne m'enviera pas, parce que c'est le fruit de ma peine. (*Applaudissements.*) J'ai campé toute ma vie ; il est bien juste que j'aie un logis maintenant. (*Applaudissements.*)

Voici donc, messieurs, comment j'ai fait la topographie de Suez et de Panama....

Je marche toujours en avant sans me préoccuper des attaques, des insultes, etc. ; mais je répète que la chose à laquelle j'ai été sensible, c'est d'avoir entendu dire que je ne travaille pas pour mon pays. Je travaille pour lui, parce que la plus grande part des bénéfices lui en revient, sans compter la gloire.

Voyez cet immense océan Pacifique, inexploité ! On ira par le Canal de Panama.

Voilà des entreprises qui auront été faites, grâce à une topographie qu'un enfant peut apprendre. Il n'y a pas d'étude qui demande moins de connaissances préliminaires. Cependant, ceux qui savent profitent davantage, de même que l'intelligence des choses, quand on a une idée, du coup d'œil, peut faire voir ce que personne ne verrait, même sur un plan. Et à ce propos, je ferai une observation. Nous avons deux plans en relief : un de Suez et un de Panama. Tout le monde peut fair, la topographie de l'isthme de Panama, en allant voire au siège de la Société du Canal Interocéanique, rue Caumartin, une grande table sur laquelle est le plan du Canal, tel qu'il sera dans trois ans, avec le relief de toutes les montagnes, le cours des rivières que l'on détournera, le grand barrage que l'on doit élever, en face d'une montagne qu'on enlève et dont les débris serviront à construire précisément le barrage.

Je me propose d'aller dans l'isthme au début de l'année prochaine, avec des hommes compétents, inaugurer le commencement de l'exécution finale.

MANIFESTATION

DES ACTIONNAIRES ET DES OBLIGATAIRES

Extrait du « Petit Journal »

Il vient de se produire dans un canton du Midi, à Nyons (Drôme), un incident très intéressant et qui console de bien des choses.

Là, dans ce coin du pays, des patriotes intelligents, bien inspirés, ont mis en œuvre, spontanément, une des théories les plus saines de nos organisations démocratiques modernes. C'est un exemple qui mérite la louange et l'attention.

On sait qu'au mois de mai dernier, M. Ferdinand de Lesseps, le créateur du Canal de Suez, demanda au Gouvernement de la République l'autorisation d'émettre des obligations à lots pour poursuivre, avec rapidité et aux conditions les plus économiques, l'exécution du grand Canal maritime de Panama.

M. de Lesseps avait agi de même, en demandant la même autorisation au Gouvernement français, jadis, pour achever le Canal de Suez.

Cette autorisation lui avait été naturellement accordée ; et les obligations à lots, qui avaient été émises à 300 francs, valent maintenant 582 francs.

On voit qu'en demandant au Gouvernement de son pays une autorisation que la loi rend nécessaire, M. de Lesseps demandait simplement une faveur dont le résultat a été d'enrichir son pays.

Disons, en effet, en passant, que le Canal de Suez a déjà rapporté aux capitalistes, qui ont répondu aux appels de M. de Lesseps, plus de 1,200 millions de francs, presque un milliard et demi, et notons avec une certaine satisfaction, que d'ici à dix, ou quinze, ou vingt ans au plus, le Canal de Suez, grâce à Ferdinand de Lesseps, aura fait revenir en France, en bénéfices nets, les cinq milliards payés à l'Allemagne après la déplorable guerre de 1870.

Donc, faisant à Panama exactement ce qu'il a fait à Suez, M. de Lesseps nous prépare une nouvelle source de richesses, source précieuse d'enrichissement perpétuel, puisqu'elle n'aura coûté au gouvernement français, comme le Canal de Suez, ni un écu du Trésor public, ni un soldat.

Fidèle à ses errements, — car un général qui a gagné une bataille au moyen d'une tactique a bien raison de suivre la même tactique dans son deuxième combat pour le progrès, — M. de Lesseps ne demande au gouvernement de son pays, ni un écu du Trésor

public, ni un soldat, mais une simple formule d'autorisation.

Malheureusement les travaux de la politique, les élections, les discussions, les « affaires de l'Etat », en un mot, laissent si peu de temps aux autorités gouvernementales, que les formules les plus simples prennent à être seulement rédigées un temps énorme.

Avec cette patience extraordinaire qui le caractérise, M. de Lesseps attendait... lorsque, comme nous l'avons dit, dans un coin du midi de la France, à Nyons, un groupe d'actionnaires et d'obligataires du Grand Français, moins patients que lui, spontanément, ont écrit au président de la Chambre et aux députés une lettre vraiment touchante par la simplicité de sa rédaction et qui est, cependant, un acte excellent de patriotisme indépendant, de manifestation libre.

Voici cette lettre :

A M. le président et à MM. les membres de la Chambre des députés.

Messieurs,

M. Ferdinand de Lesseps, président de la compagnie du Canal interocéanique de Panama, a sollicité, du gouvernement de la République française, l'autorisation d'emprunter les sommes qui lui sont nécessaires pour terminer son œuvre, au moyen d'une émission de valeurs à lots.

Nous soussignés, porteurs d'actions ou d'obligations de cette compagnie, absolument convaincus qu'une pareille mesure contribuerait puissamment à l'exécution rapide de cette grande entreprise, nous vous prions, messieurs, en considération des intérêts engagés et de l'importance de l'œuvre, de vouloir bien décider que cette autorisation sera acccordée à M. Ferdinand de Lesseps.

Vos très respectueux serviteurs,

(*Suivent* 168 *signatures légalisées d'habitants du canton de Nyons*).

Eh bien ! nous disons que l'exemple donné par les habitants de Nyons est un exemple salutaire.

Puisque le gouvernement est encore à solliciter, puisque les lisières dans lesquelles les citoyens sont tenus de se mouvoir sont encore étroites et puisqu'il faut « s'adresser au gouvernement », il est bon que le gouvernement soit sollicité directement par les intéressés eux-mêmes.

Nous savons que l'exemple des habitants de Nyons a été aussitôt partout imité ; que, de tous côtés, arrivent des pétitions semblables, exactement calquées sur le modèle parfait venu de la Drôme, les unes collectives, c'est-à-dire revêtues d'un très grand nombre de signatures légalisées, les autres, plus nombreuses encore, nous dit-on, individuelles, portant une seule signature, également légalisée, cette dernière formalité étant indispensable pour donner une valeur légale à la manifestation.

C'est ainsi qu'il faut agir. Il ne faut pas rester indifférent aux efforts de ceux à qui l'on a confié la direction de ses propres affaires. L'acte excellent des actionnatres et des obligataires de Panama du département de la Drôme est la mise en pratique du dicton populaire :

Aide-toi, le ciel t'aidera.

L'aide ainsi apportée spontanément au Grand Français et à son œuvre par les électeurs de la Drôme, manifestation qui s'est propagée sur tout le territoire national, n'est pas seulement une aide ; mais, en cette circonstance, c'est un hommage quasi-plébiscitaire rendu à l'homme qui nous glorifie et nous enrichit, malgré toutes les difficultés, malgré tous les obstacles, malgré les insultes et malgré les calomnies.

C'est pourquoi nous voudrions que la manifestation se propageât davantage encore. Il ne faudrait pas qu'un seul des associés de M. de Lesseps restât en dehors de ce mouvement. Or, il suffit de copier l'excellente lettre rédigée par les actionnaires et obligataires de Nyons, de la faire signer, de faire légaliser la signature et d'envoyer ensuite le document à M. de Lesseps, à Paris.

Il est difficile d'avoir une telle occasion de servir ses propres intérêts, en témoignant à un homme dont la France s'honore et que le monde entier admire, les sentiments élevés que l'on éprouve pour lui.

THOMAS GRIMM

Extrait du « Voltaire »

Au sujet du pétitionnement dont nons avons parlé, et qui a pour but de faire accorder à M. de Lesseps l'autorisation d'émettre des obligations à lots, nous trouvons chez un de nos confrères les observations suivantes, auxquelles nous nous associons complètement.

Déjà le mouvement se généralise ; l'intérêt en jeu est d'une telle importance que personne ne doit se retrancher dans l'indifférence.

La situation des travaux est excellente à ce point que les adversaires systématiques de l'entreprise sont obligés d'entrevoir l'achèvement du canal à l'époque fixée.

Toute menace de prétendue concurrence elle-même est écartée, puisque le président des Etats-Unis vient de déclarer officiellement que les projets présentés comme rivaux ne sauraient être favorisés par son gouvernement.

Le mouvement commercial constaté par les statistiques les plus récentes et les plus complètes, ainsi que l'activité qui règne déjà dans les chantiers de constructions de navires, démontrent jusqu'à l'évidence que, dès l'ouverture du canal, les prévisions de trafic les plus optimistes seront dépassées.

Quelle est donc la seule question à résoudre ? C'est la réunion, aux conditions les plus avantageuses, des capitaux nécessaires pour mener l'œuvre à bonne fin.

Or, le moyen le plus favorable pour obtenir ce résultat est incontestablement l'émission d'obligations à lots.

Le droit d'y procéder est considéré comme une faveur ; il faut une autorisation ministérielle ou une loi, suivant les cas ; il semble que personne ne peut mieux espérer cette faveur que le président de la compagnie de Panama qui est président de la compagnie de Suez.

Le gouvernement, les représentants du pays peuvent-ils sérieusement la discuter à une entreprise qui popularise dans le monde entier le nom de la France? Nous ne le pensons pas. Il n'y a certainement qu'un simple retard dans la solution, et c'est ce retard que le pétitionnement doit spécialement viser.

Si les préoccupations intérieures et les soucis de la politique coloniale absorbent le ministère, les porteurs de titres de Panama ne doivent pas, eux, mettre de lenteur à formuler leur requête.

Que tous, individuellement ou collectivement, ils copient la lettre dont les habitants de Nyons leur ont tracé le modèle ; qu'ils fassent légaliser leurs signatures et qu'ils transmettent directement, dans le plus bref délai possible, la pièce ainsi régulière à M. Ferdinand de Lesseps, à Paris.

Puisqu'ils demandent l'urgence du projet de loi, qu'ils témoignent de leur impatience par une hâte, une si-

multanéité d'empressement dont le souci bien entendu de leurs intérêts leur fait un devoir, et dont la conséquence ne saurait être douteuse, pour obtenir promptement le résultat qu'ils ont en vue.

LES ENTREPRENEURS DU CANAL

Une opinion compétente

Nous trouvons dans le dernier numéro du *Matériel de l'Entreprise*, recueil spécial, technique, bien connu des entrepreneurs de travaux publics, une appréciation qui mérite l'attention de nos lecteurs :

Le canal de Panama, cette grande œuvre, a été depuis quelque temps l'objet d'attaques très vives dont les auteurs sont, à peu près exclusivement, qu'ils signent ou se cachent, d'anciens agents que leur éviction a disposés à voir les choses en noir ; car nous ne voulons pas croire à un sentiment de basse vengeance qui est si éloigné du caractère français.

Nous qui avons quelques raisons de nous croire bien informés, nous pensons que dans l'organisation d'une entreprise aussi colossale il ne saurait manquer de se produire quelques défaillances et des tâtonnements qui peuvent prêter le flanc à des critiques malveillantes ; mais nous croyons aussi qu'il ne pouvait en être autrement vu les difficultés de main-d'œuvre et de climat.

Nous croyons qu'on a fait des efforts considérables. Le canal est attaqué sur toute sa longueur avec des forces qu'on a dû créer de toutes pièces ; le grandiose outillage nécessaire a été construit et aujourd'hui commence la véritable période des grands travaux.

La Compagnie de Panama a aussi prouvé que le pays était habitable et que de grandes entreprises pouvaient s'y organiser par des entrepreneurs de premier ordre.

C'est à la France que la Compagnie s'est adressée et les entrepreneurs français ont répondu à son appel.

Les travaux ont été divisés en grandes sections d'environ cent millions de francs chacune et cela sans arrêter un instant les installations en marche qui s'englobent dans chaque lot.

L'un de ces lots a été traité par MM. Vignaud, Barbaud et Blanleuil, entrepreneurs bien connus par les grands travaux publics exécutés en France, et M. Blanleuil est déjà parti pour en prendre possession.

Les autres lots, dont l'étude est très avancée, vont être traités par des groupes dont la notoriété sera le meilleur garant de l'exécution.

L'année 1886 va donner aux travaux une impulsion colossale et tous les détracteurs devront s'incliner devant les résultats acquis.

Nous ferons de notre mieux pour tenir nos lecteurs au courant de la marche des travaux d'une entreprise si considérable où l'industrie des travaux publics français est intéressée dans une si large proportion.

PRÉPARATIFS POUR L'EXPLOITATION DU CANAL

Extrait du « Messager de Paris »

Pour se rendre compte de la transformation commerciale qui résultera de l'ouverture prochaine du Canal de Panama, on a dû, pendant longtemps, s'en rapporter à des conjectures et à des évaluations théoriques.

Ces données, reposant sur une étude approfondie du commerce actuel de la côte occidentale américaine, sur les besoins à satisfaire, sur l'absence de débouchés, etc., ont assurément une valeur des plus sérieuses aux yeux des hommes compétents qui savent sur quelles bases ont été établis les calculs des statisticiens, ainsi que les prévisions de M. Levasseur au Congrès international de 1879.

Mais les incrédules de parti pris, les sceptiques de bonne ou mauvaise foi, traitent volontiers d'illusions et de fantasmagories les chiffres officiels et les évaluations commerciales, alors même que chiffres et évaluations se maintiennent volontairement au-dessous de la réalité.

A ce doute systématique, à cette négation à outrance, on peut opposer aujourd'hui des faits matériels, des preuves palpables. Ces preuves, elles ressortent avant tout des apprêts auxquels se livrent de toutes parts les parties intéressées, Etats européens et américains, Compagnies commerciales et maritimes, etc., en vue de la transformation qui va s'accomplir.

Ces faits, ils sont si nombreux et se multiplient à tel point, à l'approche du grand événement, qu'il serait difficile d'en entreprendre l'énumération.

Il est bon, toutefois, de signaler dans quel ordre d'idées ils se produisent, et quelle importance doivent y attacher ceux qui tiennent à s'éclairer sincèrement et loyalement sur l'avenir réservé au Canal interocéanique.

Ce que nous appelons des preuves et des faits, c'est, par exemple, l'agrandissement des ports du Pacifique, la construction de docks et d'entrepôts, le perfectionnement du matériel de navigation, l'ouverture de lignes télégraphiques, le choix de points d'escale sur le futur parcours, toutes mesures qui ne sont prises qu'en vue de l'ouverture du Canal, qui, sans cette ouverture, n'auraient pas leur raison d'être et qui constituent des entreprises trop considérables pour être entamées sans de bonnes et valables raisons.

C'est ainsi que le gouvernement de la Havane vient de passer un contrat pour la construction d'un dock, capable de contenir les plus forts navires, et qui devra être achevé pour l'époque de l'ouverture du Canal (*New-York Herald*).

C'est ainsi, également, que la Société Générale de Navigation Italienne vient de décider l'établissement d'une ligne régulière de vapeurs pour desservir les ports du Pacifique (*il Coriere Mercantile*) ; que les Etats-Unis se décident à lutter avec l'Europe pour le bon marché et la perfection des constructions navales afin d'être prêts à l'avance et, suivant l'expression d'un des plus grands armateurs yankees, de ne pas attendre jusqu'au dernier son du cor. (*New-York Herald*).

En Angleterre, la presse invite le gouvernement à renforcer l'escadre dans les eaux de l'Océan Pacifique et à s'assurer la possession, le plus tôt possible, d'un « point » entre la Colombie britannique et l'isthme de Panama, afin d'y établir un dépôt de charbon. (Le *Times* du 27 août.)

En Allemagne, le grand-chancelier se préoccupe d'assurer à sa marine marchande des points d'attache dans les eaux du Pacifique et, dans le *Livre blanc*, communiqué au Reichstag, il dit :

« Aux îles Carolines le commerce allemand prend un nouvel essor ; le gouvernement devra veiller à la défense de ses intérêts dans ces parages. »

Le *Beobachter* (Observateur) de Francfort, à propos de cet incident des Carolines qui vient de recevoir une solution définitive, s'exprime ainsi :

« On cherche à approfondir les causes secrètes de cette conquête coloniale la plus récente de Bismarck. On croit que la future importance de ces ports y est

pour quelque chose et que le chancelier l'aurait prise en considération en vue de l'achèvement du canal de Panama. »

L'Amérique centrale et l'Amérique du Sud s'occupent, de leur côté, d'étendre leur réseau télégraphique et manifestent l'intention de choisir l'isthme de Panama comme point central de leurs opérations :

« La *Central and South American Telegraph Company* doit étendre son réseau le long de la côte de l'Amérique du Sud depuis Chorrillos (Pérou) jusqu'à Valparaiso (Chili) et depuis Rio de-Janeiro jusqu'à Buenos-Ayres et Villa-Maria (République Argentine.)

On assure également qu'une ligne télégraphique doit relier Colon à plusieurs ports situés sur l'Atlantique et qui ne sont encore desservis par aucun câble.

« Cette mesure facilitera singulièrement le commerce universel (*Star and Herald*). »

Un nouvel incident, signalé dans les termes suivants par le *Sémaphore* de Marseille, vient encore s'ajouter aux faits qui précèdent et donner un avertissement à notre commerce maritime qui risquerait, s'il n'y prenait garde, de se laisser supplanter par l'étranger dans l'exploitation commerciale des ports du Pacifique à l'approche de l'ouverture du Canal :

« Les agents de la Compagnie de navigation à vapeur *Kosmos*, de Hambourg, ont signé avec le gouvernement de Guatemala un contrat relatif au service de navigation que la Compagnie est en train de créer et qui desservira les ports de la République.

« D'après ce traité, la Compagnie s'engage à envoyer annuellement dans les ports de l'Amérique centrale cinq vapeurs au moins, d'une capacité minima de 1,500 tonneaux; ces vapeurs prendront charge à Hambourg et à Bordeaux, le taux de fret étant limité à liv. st. 4 10 pour marchandise fine et cotonnade, et à liv. st. 3 10 pour articles anglais par tonneau de 2,240 livres ou de 40 pieds cubes. La Compagnie s'engage à réserver dans chaque vapeur un espace de 500 tonneaux au moins pour les produits à charger dans les ports de Guatemala à destination de l'étranger. Les navires prendront charge dans ces ports pour Hambourg, Londres et Brême à un fret qui ne devra pas dépasser celui qu'exige la *Pacific Mail Steam Ship* C°. Les paquebots de la *Kosmos* seront tenus de toucher, à chaque voyage, dans les ports de Champerico et de San José; l'escale de Recojate sera facultative. La correspondance entre le Centre-Amérique et Valparaiso, et *vice versâ*, sera transportée gratuitement.

« De son côté, le gouvernement du Guatemala exempte de tous droits de tonnage, ancrage, rôle et droits de port tous les navires de la *Kosmos* dans toute l'étendue du territoire de la République. Ces navires seront reçus dans tous les ports à toute heure du jour et pourront partir à n'importe quel moment du jour et de la nuit, même les jours fériés.

« Ce traité marque un nouveau progrès de la politique d'expansion commerciale de l'Allemagne. Nous avons signalé à plusieurs reprises l'activité que déploient nos voisins d'au-delà du Rhin pour assurer l'écoulement de leurs produits dans tous les pays, et, en particulier, nous avons, il y a quelques mois, appelé l'attention sur les tentatives faites par la Compagnie *Kosmos* pour obtenir du Guatemala des privilèges qui rendront aux Compagnies françaises la concurrence difficile. Ces efforts sont aujourd'hui couronnés de succès: on peut regretter que, en présence du ralentissement des importations et des exportations au Pérou et au Chili, la Compagnie française dont les bateaux font le service de la côte du Pacifique, n'ait pas jugé à propos de disputer à l'Allemagne un traité qui assure à celle-ci une prépondérance incontestable dans l'Amérique centrale. »

Tous ces faits, tous ces préparatifs de lutte commerciale, pris comme exemple, parmi ceux qui se manifestent chaque jour, ne sont, il importe de le dire, qu'une entrée de jeu, que le commencement de vues beaucoup plus larges relatives au mouvement futur des ports du Pacifique.

Le jour, maintenant très prochain, où les deux Océans seront reliés par le Canal de Panama, le jour où le commerce international sera transformé par la facilité des communications et par l'ouverture de nombreux débouchés, il se produira, sur une plus grande échelle, ce qui s'est produit après l'ouverture du Canal de Suez, c'est-à-dire un immense développement de trafic, que l'on peut escompter dès aujourd'hui, mais qui dépassera assurément les prévisions les plus optimistes.

Extrait du « Cleveland Leader »

Du 6 novembre 1885

UN BRISE-LAMES DE 40 MILLIONS DE DOLLARS

De grandes améliorations s'effectuent au Venezuela. Les travaux de construction d'un brise-lames à La Guayra sur la côte seront commencés prochainement. Le brise-lames complet coûtera 40 millions de dollars. Des blocs de ciment pesant 500 tonnes seront jetés au fond de la mer. Aucune somme ne sera demandée au trésor public. La Compagnie de Londres consent à accepter une certaine somme par paquet de toutes sortes de marchandises passant sur le brise-lames durant 99 ans.

SUEZ ET PANAMA

Extrait du « Moniteur universel »

Pour Suez, l'année se termine de la manière la plus brillante. Malgré les abaissements de tarifs, les recettes de l'exercice arriveront à égaler celles de l'exercice précédent. C'est bien ce qui avait été annoncé par M. de Lesseps, mais aussi ce que quelques incrédules persistaient à ne pas croire. Il faut bien maintenant se rendre à l'évidence devant l'éloquence des documents officiels. En de telles conditions, il est naturel que le cours de 2,000 francs soit sensiblement dépassé.

Les résultats du Suez, en mettant en lumière la sûreté des vues et des appréciations de M. de Lesseps, donnent une autorité particulière à tout ce qu'il annonce et promet pour Panama. Du reste, cette affaire semble délivrée de la meute qui s'acharnait après elle. Les calomnies, les violences, les attaques ont cessé et les témoignages de ceux qui ont vu, de leurs yeux vu, ce qui s'appelle vu, commencent à produire leur effet.

Cet effet s'est déjà produit d'une manière bien saisissante et bien inattendue. On sait que la Compagnie est en instance auprès du Gouvernement pour obtenir l'autorisation d'émettre des obligations à lots et que des porteurs de titres habitant Nyons, ont eu l'ingénieuse et très pratique idée d'appuyer cette requête par une pétition aux Chambres. Or, voilà que l'exemple commence à être suivi. Un vaste pétitionnement s'organise et ce sont les intéressés eux-mêmes, ceux que le Gouvernement entend défendre, qui viennent lui dire : « Accordez à M. de Lesseps l'autorisation qu'il sollicite. Il n'est pas de meilleure manière de servir nos intérêts. »

Cette démarche solennelle nous semble devoir assurer le succès de la combinaison que la Compagnie de

Panama a mise en avant, et en attendant qu'elle aboutisse, ce qui ne saurait tarder, chacun est libre de se rendre compte de l'exactitude des renseignements fournis sur les travaux en cours dans l'isthme, par ceux qui les ont visités. Nous avons déjà dit comment le Consul général de France à Panama avait sanctionné de sa haute autorité le jugement porté par les visiteurs les plus autorisés et que nous avons fait connaître

LE CANAL DE PANAMA A LONDRES

CONFÉRENCE
DE M. G. PÉTILLEAU
A la Société nationale française de Londres

M. G. Pétilleau, l'un des professeurs de la Société nationale des professeurs français à Londres, vient de faire, devant la Société nationale française de Londres, une conférence sur le Canal de Panama dont le compte rendu sténographique a été publié par le *Courrier de Londres* et dont nous regrettons de ne pouvoir donner qu'une analyse avec quelques extraits.

Après une courte biographie de M. F. de Lesseps et après avoir rappelé en peu de mots l'histoire du Canal de Suez, les doutes de l'Angleterre, l'opposition de l'ingénieur Stephenson, les manœuvres de la spéculation pendant la période de construction, M. G. Petilleau a fait remarquer que les mêmes obstacles opposés jadis au projet de Suez avaient paru vouloir se produire de nouveau contre le projet du Canal de Panama.

Il a ensuite exposé le plan du projet :

M. de Lesseps, a-t-il dit, veut faire du Canal de Panama un canal à niveau entre deux mers. Le problème est relativement simple. Pour percer l'isthme de Panama, il n'y aura qu'une seule masse de terres et de pierres à enlever sur une longueur de 75 kilomètres et le fleuve Chagres à régulariser. Aux deux extrémités, des rades et des ports existent dans des baies admirables que fréquentent les plus grands navires.

Sur tout le parcours, on trouve des moyens d'approvisionnement et de transport qu'il suffira de développer dans des villes et villages qui augmentent chaque jour.

Il y a de l'eau partout et un chemin de fer en exploitation qui permet de se rendre d'une mer à l'autre en trois heures. Dans le massif à enlever, il n'y a pas une seule partie qui n'ait été explorée par les travaux préliminaires. A Suez et ailleurs, nos entrepreneurs ont déjà appris comment on creuse les terrains mous, et, à Cherbourg comme on attaque les roches sous l'eau.

M. de Lesseps a dit lui-même à la *Freemasons' Tavern* en 1873, et M. Ralli présidait cette séance : « Le Canal de Panama coûtera le double du Canal de Suez, mais il rapportera le triple. »

M. Pétilleau expose ensuite la simplification du problème et la part faite aux actionnaires par M. de Lesseps :

Le Canal de Panama sera également accessible aux voiliers et aux navires à vapeur. Les voiliers, eux, ne peuvent pas se risquer dans le Canal de Suez, qui débouche sur une mer peu favorable à leur navigation. Il n'y a pas, comme à Suez, la nécessité d'amener l'eau douce du Nil en plein désert, et à faire passer le canal Maritime dans un lac boueux à travers deux montagnes de sable. Il s'agit d'un creusement pur et simple.

M. de Lesseps, avec ce grand désintéressement qui partout l'honore, a voulu que la part assurée aux actionnaires du Canal de Panama fût portée à 80 pour cent au lieu des 60 pour cent attribués aux porteurs des actions de Suez.

Le conférencier explique que les Etats-Unis de l'Amérique du Nord ont imité d'abord vis-à-vis du Canal de Panama l'attitude qu'a eu autrefois l'Angleterre vis-à-vis du Canal de Suez ; « Mais, dit-il, avant peu, l'Amé-« rique verra avec une stupeur mêlée de ravissement « que la distance entre New-York et San Francisco « sera raccourcie de 4,700 lieues. »

Et il ajoute :

Le général Grant disait en février 1881 : « En ce qui regarde les Européens, les bienfaits du Canal proposé seront très grands ; pour l'Amérique, ils seront incalculables. » M. Paul Leroy-Beaulieu, qui n'était pas d'abord partisan du Canal, écrivait en 1882 : « Le seul trafic entre l'Angleterre et l'Australie paiera les frais du Canal, car le tiers du trafic de l'Australie passera par Panama. »

« Entre Londres, Liverpool et San Francisco l'abréviation de la route maritime sera de 3,500 lieues et du Havre de 3,300 ; de Londres, du Havre et de Bordeaux aux îles Sandwich 2,800; de New-York à Vancouver 4,800, à San Diego et San Francico 4,700, à Guayaquil 3,850, à Valparaiso 2,700, au Callao 3,300. Le trafic qui passe à cette heure par le Cap Horn, à travers des mers toujours orageuses, par la Californie, le Mexique, l'Amérique centrale, le Pérou, la Bolivie, le Chili, les îles de l'Océanie, en Europe et aux Etats-Unis, est représenté par 3 ou 4 milliards d'échanges, et, dès l'ouverture du Canal, passera par l'isthme de Panama. Les navires à vapeur en marche coûtent de mille à quatre mille francs par jour de frais d'équipage et d'entretien, etc., et la réduction du temps dans le trajet sera de vingt jours à quatre mois dans beaucoup de cas : ne comptant que sur une économie de mille francs par jour et sur une réduction de temps de 80 jours, l'économie totale pour chaque trajet se montera à 80,000 francs, et en payant à la Compagnie 30,000 francs pour droits de passage par le Canal, il résultera encore pour chaque navire une économie de 50,000 francs...

... Un journal américain estime à 3,000,000 de tonneaux les blés que la Californie, l'Orégon et le Washington exportent, et à 24,500,000 le blé expédié de San Francisco seul.

Pour transporter cette immense quantité en Europe, il ne faut pas moins de 400 grands vaisseaux, ce qui fait, pour l'aller et retour, le double, et représente un total de 1,700,000 tonnes. Ce commerce, à lui seul, fera donc une recette de 26,500,000 francs : en comptant les droits perçus pour le passage du Canal à 15 francs la tonne, on peut estimer qu'au bout de quinze ans seulement il passera 14,000,000 de tonnes par la route nouvelle.

La conclusion de ces prémisses est déduite logiquement :

On n'a pas, comme à Suez, à lutter contre les mêmes jalousies. Il est vrai que l'opposition de l'amiral Sheffield et celle de quelques spéculateurs incorrigibles, qui parlent sans cesse du canal de Nicaragua, restent encore à vaincre ; mais l'opposition de l'amiral n'est pas plus justifiée que les préoccupations de lord Wolseley et du duc de Cambridge à propos du tunnel sous la Manche. Quant aux projets du canal de Nicaragua et de celui de Tehuantepec, ils sont, comme je l'ai déjà dit, absolument impraticables.

Du reste, l'opposition ne vient pas seulement d'Amérique : il est triste de dire qu'il y a encore en France même, des

malveillants, des spéculateurs éhontés, des tripoteurs de Bourse qui jouent à la baisse sur les actions de Panama. Mais cependant, ce ne sont ni les riches boursiers, ni les forts syndicats qui ont fourni en France la plus grande partie des capitaux employés au Canal de Suez et appliqués au Canal de Panama. L'un et l'autre sont l'œuvre des petites bourses, *des petites gens*. M. de Lesseps l'a dit lui-même : « Les petites gens ont fait le Canal de Suez ; les petites gens « feront le Canal de Panama. » Et la plus large part des capitaux a été tirée des bas de laine des familles pauvres.

Après avoir indiqué les travaux exécutés à Panama, M. G. Pétilleau dit, en terminant :

« En résumé, tous ces grands travaux sont l'œuvre de ces petites gens, dont lord Palmerston s'est tant moqué, et que M. de Lesseps a tenues en si grande estime.

« Et le même triomphe qui a salué le créateur du Canal de Suez, couronnera une fois de plus à Panama le grand Français, vengé aujourd'hui pour jamais des doutes, de l'hostilité et des amertumes...

« Déjà en 1881, les mêmes ingénieurs anglais qui avaient déclaré vingt ans auparavant que le niveau de la Méditerranée était de trente pieds au-dessous de celui de la mer Rouge, ont nommé par une acclamation unanime M. de Lesseps membre de leur société. »

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Southampton le 17 décembre 1885, par le steamer Para

MM. AUDIBERT (Jean-Baptiste).
ANDRIESCHE (Antoine-Jules).
BARBÉ (Auguste).
COLLENOT (Auguste-Armand).
DORION (Maurice).
LEBON (Henri).
LOPERCQ (Henri).
PATERIER (Charles).

De Bordeaux le 26 décembre, par le steamer

Ferdinand-de-Lesseps

M. DE BEUVERAND DE LA LOYÈRE (Paul).

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 au 30 décembre 1885.

Opp. n° 406. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action n° 1,737 pour une action.

Opp. n° 407. — Sur onze coupons n° 2 (échéance du 1er octobre 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 49,005 à 19,015.

Opp. n° 408. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0 n° 3,850 pour dix obligations.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 décembre 1885.

Opp. n° 303. — Sur six obligations provisoires 3 0/0, libérées, n° 474,681 à 474,686.

Opp. n° 327. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur n° 412,345.

Opp. n° 334. — Sur une action au porteur n° 444,742.

Opp. n° 335. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur nos 4,069 4,070.

Opp. n° 369. — Mainlevée partielle sur une obligation 3 0/0 au porteur n° 535,111.

Opp. n° 371. Mainlevée partielle sur une obligation 3 0/0. au porteur n° 31,651.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'Administration, il est fait un appel de 125 francs par Action de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 1er au 5 février 1886.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er février 1886.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

SIXIÈME TIRAGE — 15 DÉCEMBRE 1885
178 OBLIGATIONS

Le sixième tirage des Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 décembre 1885, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 178 Obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

111.151	à	111.175	25
147.151	à	147.175	25
157.101	à	157.125	25
157.776	à	157.800	25
198.801	à	198.825	25
230.326	à	230.350	25
233.326	à	233.350	25
237.176	à	237.178	3
			178

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 15 janvier 1886, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des titres sortis aux tirages antérieurs et non présentés au remboursement.

41367 — 80759 — 107129 — 155548 — 226313

PAYEMENT

DU SEPTIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 0/0

Les porteurs d'Obligations de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 7, échéant le 15 janvier 1886, sera payé à partir du vendredi 15 janvier, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 706, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 30 DÉCEMBRE 1885

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
15 décembre	401.25 402.50 403.75 405	en liq. : 401.25	359 360	205 204 205	270
16 —	405 403.75 402.50	en liq. : 402.50 402.50	360 361 362 363 364 360 361	205 204.25 204 50 204.25 204 204.25	271.75 271 270.75 270.50 271.25
17 — . . .	407.50 408.75 410 411 25 412.50 410 408.75	en liq. : 408.75	360 361 361.25 361.50 363 362 361	204 205 204	271.75 271.50
18 — . . .	407.50 408 75 406.25 405 403.75 402.50 403.75 405 406.25 405	en liq. : 407.50	360 362.50	205	270
19 —	406.25 405 403 75 405 406.25	en liq. : 405	359 358 359 360	205	270.25 270 50 270.75 271 271.25 270.75
20 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
21 —	410 408.75 410 408.75	en liq. : 408.75	360 361.25	205 204.50 204.25	271 271.25 271 271.50
22 — . . .	405 403.75 405 406.25 403.75 405	en liq. : 405	360 363	204.50 204 202 204 204.50 204 202	271 270
23 —	405 406.25 407 50	en liq. : 406.25	361 362 362.50 363	204 202 203 203.50 203.75	271.75 272 273 274
24 —	406.25 407.50 405	en liq. : 405	361	203 203.75	271 270.75 270.50
25 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
26 —	407.50 405 406.25 407.50 406.25	en liq. : ...	362 363 361 360	204 203 204 204.25 204 50	270.50 271
27 — . . .	Bourse fermée.	»	»	»	»
28 —	408.75 410 408 75 407.50 408.75 410	en liq. : ...	360 362.25 363	202 203.25	271 272
29 — . . .	407.50 408.75 410 411.25 412.50 413.75 415 413 75 412.50	en liq. : ...	360 360.50 360.75 361	203 203.50 204.50	270.50 250.75
30 —	413.75 415 413.75 412.50 411 25	en liq. : ...	362 360 359.50	204 204.50 204 75 205	272 273 274 273

7e Année. — Numéro 154. Vendredi 15 Janvier 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'Administration, il est fait un appel de 125 francs par Action de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 1er au 5 février 1886.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er février 1886.

M. Charles-A. de Lesseps, Vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, s'est embarqué pour l'Isthme, à Saint-Nazaire, le 6 janvier 1886, comme nous l'avions annoncé, sur le steamer *Lafayette* allant à Colon.

Il était accompagné de M. Jacquet, Inspecteur général des Ponts et chaussées, MM. Boyer, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées, Directeur des travaux à Panama, Etienne Martin, Secrétaire général, plusieurs ingénieurs et agents de la Compagnie dont nous publions plus loin les noms.

Un télégramme, daté de Ténériffe, le 11 janvier 1886, 1 heure 10 minutes du soir, a signalé que le steamer *Lafayette* venait de passer, « tout étant bien à bord. »

VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Délégation de Chambres de commerce

M. Ferdinand de Lesseps a écrit la lettre suivante aux présidents des Chambres de commerce de Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Le Havre et Rouen :

Monsieur le président,

Je me propose de m'embarquer à Southampton le 28 janvier, à bord d'un paquebot de la *Royal Mail Steam Packet Ce*, pour aller inaugurer à Panama la période d'exécution finale du Canal maritime.

Tout l'Isthme, d'un océan à l'autre, est maintenant occupé par vingt-sept entrepreneurs, qui se sont engagés chacun à exécuter sa tâche dans les délais déterminés.

Il importe au plus haut degré qu'il n'existe plus de doute sur l'achèvement du Canal maritime de Panama, afin qu'au moment de son inauguration, armateurs et négociants soient prêts à l'utiliser, et qu'il n'arrive pas, comme cela est arrivé à la veille de l'inauguration du Canal de Suez, que le fait accompli surprenne la marine universelle appelée à passer le bosphore interocéanique.

C'est dans ce but, Monsieur le président, que je viens vous demander de vouloir bien proposer à la Chambre de commerce de . . . . . . la nomination d'un délégué qui m'accompagnerait dans mon voyage.

Je me suis également adressé aux Chambres de commerce de Paris, le Havre, Rouen, Nantes, Bordeau, Lyon et Marseille.

J'ai, en outre, la satisfaction de vous faire connaître que les délégués de l'Angleterre, de la Hollande, de l'Allemagne et des États-Unis de l'Amérique du Nord se joindront aux représentants de nos Chambres de France à cette occasion.

La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama se chargera, naturellement, de de tous les frais de voyage et de séjour des délégués, dont l'absence, du départ au retour, sera d'environ deux mois.

Veuillez agréer, etc.

FERDINAND DE LESSEPS.

LES TRAVAUX

L'Administration centrale n'a reçu qu'après la publication de notre dernier numéro les rapports sur la marche des travaux dans l'Isthme pendant le mois d'octobre 1885. Nous résumons, en conséquence, aujourd'hui, les renseignements que contenaient les rapports d'octobre et ceux de novembre, parvenus depuis à Paris.

Les dernières semaines de la saison des pluies ont été les plus mauvaises qui aient été vues depuis un grand nombre d'années par les habitants de l'Isthme. Un ouragan épouvantable, ainsi que nous en avons fait part à nos lecteurs, s'est déchaîné en rade de Colon.

Nous empruntons à un journal de Panama, — le *Stard and Herald*, — le récit de cette tempête :

Le mercredi 2 décembre, vers midi, Colon a été assailli par un cyclone des plus violents. La pluie s'est mise à tomber à torrents, et un terrible ouragan du nord-est a causé de grands dégâts aux propriétés. Dix voiliers et deux chaloupes (ces dernières appartenant à la Compagnie du Canal), ont été jetés à la côte et sérieusement endommagés. Tous les steamers ont été obligés de quitter le port et de regagner la mer pour se mettre à l'abri. Le nouveau bureau du fret de la « Royal Mail » a été détruit par la tempête et la propriété du Panama-Railroad a été quelque peu endommagée, dit-on. Le wharf n° 4, appartenant au Panama-Railroad, est presque démoli, les rails en ayant été arrachés et les travaux de terrassement détruits par la force de l'ouragan.

Tout trafic sur le Panama-Railroad a été suspendu après le départ du train de sept heures du matin. La rivière Chagres a monté de plus de 20 pieds au-dessus de son niveau. Jusqu'à présent, nous n'avons pas entendu parler d'accidents de personnes, et les maisons ont résisté à la force de la tempête.

Aux dernières nouvelles, l'ouragan faisait encore rage; c'est sans contredit un des plus terribles qui se soient abattus sur Colon depuis ces dix dernières années.

L'ingénieur en chef de la Compagnie du Canal, M. Bunau-Varilla a quitté Panama hier, à deux heures de l'après-midi, par train spécial, et est arrivé à Colon à quatre heures trente. Il a procédé à une inspection complète du chemin de fer et des dégâts causés à la propriété de la Compagnie.

Les pluies de novembre, exceptionnellement persistantes, avaient fait prévoir ce déchaînement. Sur presque toute la longueur de l'Isthme, les travaux avaient été pour ainsi dire suspendus vers le 20.

Malgré cela, résistant avec vaillance aux intempéries, les entrepreneurs ne perdaient, en novembre, que 70,000 mètres sur octobre, en gagnant encore, cependant, 80,000 mètres sur septembre.

Voici, d'ailleurs, le rapprochement du cube obtenu pendant chacun des trois plus mauvais mois de la saison des pluies :

CHANTIERS	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE
	m. c.	m. c.	m. c.
Colon	68.000	147.000	103.000
Gatun	152.000	224.000	222.000
Bohio-Soldado	32.000	28.000	37.000
San-Pablo	43.000	31.000	22.000
Gorgona	31.000	32.000	27.000
Obispo	61.000	48.000	43.000
Emperador	74.000	70.000	63.000
Culebra	35.000	38.000	40.000
Paraiso	26 000	18.000	31.000
La Boca	»	13.000	8.000
Dérivations	77.000	58.000	90.000
Accessoires	9.000	8.000	1.000
Totaux	608.000	715.000	687.000

Les premières journées de décembre auront été considérablement troublées par l'ouragan du 2. Mais, c'est ordinairement la fin de la saison des pluies, le commencement de la « saison sèche. »

Il est important de remarquer que ni la tempête de Colon, ni le grossissement du Chagres n'ont causé de dommages appréciables à la Compagnie.

Il nous reste, maintenant, à résumer le rapport.

A Colon

La drague *Lesseps* a continué à travailler au creusement du Canal en remontant vers Mindi. Dans le mois d'octobre elle a avancé de 250 mètres, sur une largeur de 50 mètres, atteignant une profondeur moyenne de 7m50. En novembre, arrêtée par un banc de corail, elle a été halée de l'autre côté du canal et, ramenée vers Colon ; elle a fourni, sur la même largeur, un avancement de 166 mètres avec une profondeur moyenne de 6 mètres.

En même temps, la drague *M. A. Slaven* effectuait le même travail, entre les profils 3,500 et 2,126, avançant de 200 mètres à une profondeur moyenne de 4 mètres. Dans les derniers jours d'octobre, cet appareil était remorqué dans le Gatuncillo pour aller rejoindre l'axe du canal derrière la butte de dynamite du kilom. 10,040 et se diriger au devant de la drague *Dingler*.

En régie, la drague marine n° 5 dans le port de Colon, les dragues nos 2 et 8 et les débarquements flottants nos 1, 2, 3 et 4 poursuivaient leur marche dans des conditions normales. Une avantageuse

modification a été apportée à ces derniers engins par l'adaptation d'un couloir en bois, à ciel ouvert, à la place du couloir fermé qui aurait entravé le rapide débarquement des déblais contenant des pierres.

La carrière de Bohio a fourni, dans les deux mois, 50 cars de pierres dont une partie pour la construction de blocs qui s'est élevée à une moyenne de 10 par jour.

L'entreprise Dreyfous activait la reconstruction du wharf n° 5. Une partie du plancher et de la toiture avait été posée ainsi que les bordages et les grandes fermes mises au levage.

L'entreprise Pappadopulo, chargée du dérasement des buttes situées sur l'axe de la dérivation du Chagres avait 456 wagonnets en service; elle en avait emmené 20,377 en décharge.

Parmi les *travaux accessoires* exécutés, nous citerons le nettoyage du terrain sur les deux rives de la rigole pour préparer le travail des dragues *Lesseps* et *N° 8* ; le ballastage, la pose et le relevage des voies existantes ; les enrochements sous le wharf n° 5, les transports de matériel et de sables, etc.

A Gatun

L'entreprise Wiesler et Legrot, à laquelle était confiée la dérivation amont et aval au Rio Trinidad, avait terminé ses travaux en novembre.

Les dragues *B.-B. Slaven*, *Dingler* et *City of Paris* employées dans l'axe du Canal, ont donné les résultats les plus satisfaisants, malgré les obstacles résultant des fortes pluies et de la rapidité du courant du Chagres grossi. Le premier et le dernier de ces engins, rapidement arrivés aux buttes du Mindi, revenaient vers Gatun en approfondissant le Canal, en lui donnant toute sa largeur au plan d'eau.

La drague *N. Appleton* travaillait à la dérivation du Gatuncillo ; au commencement de novembre son fonctionnement avait subi des retards à cause des charriages de la rivière, mais aux derniers avis elle avait franchi le Gatuncillo et se trouvait dans un terrain très favorable.

Au *Mindi*, on achevait l'organisation et l'appropriation du chantier. Le cinquième et dernier treuil à vapeur avait été établi. Cet engin permet de descendre avec une pente très douce jusqu'à la cote — 3 et monte 18 wagonnets à la fois. On attendait d'importants résultats de ce chantier dès la cessation des pluies.

Onze équipes avaient été employées en régie à divers travaux, notamment au dessouchement du terrain, à la construction du cavalier devant les cinq dragues américaines et au nettoiement du Gatuncillo pour assurer le passage de la drague *M.-A. Slaven* au kilom. 10,040.

A Bohio

L'entreprise *Tanguy* a fonctionné régulièrement. Les chantiers en arrière des buttes, vers Pena Blanca et de ce hameau jusqu'au Chagres, bien que plusieurs fois couverts par les crues du fleuve, surtout par une montée exceptionnelle des eaux survenue le 26 novembre, ont été maintenus en activité constante. L'entrepreneur a pris des dispositions, dit le rapport, pour donner une plus grande impulsion à ses travaux; il a demandé un surplus de gros matériel qui lui a été déjà en partie livré. Un nouvel excavateur était en montage et devait être achevé dans les premiers jours de décembre.

Quoique les crues du Chagres en novembre aient fait plusieurs fois suspendre la marche de l'excavateur au kilom. 25, l'*entreprise Artigues et Sonderegger* a progressé dans de bonnes conditions.

Dans les deux mois, deux puits de 16 mètres ont été ouverts à la cote 28 ; de fortes mines ont été menées en galeries horizontales de 8 à 12 mètres de profondeur. Presque toutes les fouilles de la butte à la cote 12 sont ébranlées et, au retour de la belle saison, les déblais devront être enlevés avec une très grande rapidité.

L'*entreprise Gay*, pour la dérivation du Chagres, a atteint la cote 5, limite qui lui était imposée par le contrat. D'autre part, l'entreprise *Trottet et C°* avait presque achevé la cunette. Un nouveau chantier était installé ; des fouilles étaient commencées en vue de la formation du cavalier.

En *régie*, on avait entretenu les voies et creusé des fossés pour l'écoulement des eaux ; dégagé le pont de Bohio et ses abords obstrués par la crue extraordinaire du Chagres ; continué de déboiser, dessoucher et nettoyer le terrain entre les kilom. 17,880 et 18,100 pour préparation du chantier de la drague; et effectué les travaux ordinaires d'entretien et de transport de matériel.

A Tavernilla

Dans toute la deuxième division, les travaux qui avaient suivi leur cours normal en octobre, ont été contrariés en novembre par des pluies torrentielles et une crue exceptionnelle du Chagres, dont les eaux, dans la journée du 27, ont atteint la cote 18 20. Néanmoins, les dispositions prises préparaient une activité considérable pour la prochaine campagne.

A San-Pablo

On étudiait à la section un passage sous le chemin de fer de Panama pour permettre de descendre la fouille faite par l'entreprise *Loustau-Lalanne* au piquet 35,700 et porter les déblais aux berges du Chagres.

L'entreprise Métivier et Rochet avait préparé deux cunettes, nécessaires pour travailler au gros matériel, pour la venue duquel elle demandait l'installation rapide d'une nouvelle voie d'accès. Cette voie permettra d'augmenter dans une notable proportion le rendement de ce chantier.

A Gorgona

Malgré les intempéries, *l'entreprise Percepied* a fonctionné d'une façon satisfaisante. Le produit de novembre a été supérieur à celui d'octobre.

173 wagonnets ont été employés par jour au chantier de *Juan-Grande*, 18 wagonnets au chantier de la *Petite Boucle* et 84 wagonnets au chantier de la *Grande Boucle*.

L'entreprise Orsini, du kil. 38,100 au kil. 39,240, et *l'entreprise Beveraggi*, du kil. 38,500 au kil. 40,000 avançaient dans leur période d'organisation. On commençait le transport du matériel demandé par le second de ces entrepreneurs.

On se disposait à inaugurer l'église catholique et le temple protestant exécutés par l'entreprise *Mouflard*.

A Matachin

Le personnel ouvrier de *l'entreprise Thirion* présente une augmentation considérable en octobre et novembre. Le nombre des journées de travail s'est, en effet, successivement élevé à 6,196 et 12,012 contre 5,118 en septembre. En dépit de la crue extraordinaire et subite du Chagres dans la nuit du 25 au 26 novembre, les travaux ont été partout poussés activement : on a réorganisé les attaques au gros matériel de la cunette et de la cote 30 à *Santa Cruz*; un chantier a été rétabli à la cote 18 (du kil. 43,520 au kil. 43,940) pour prolonger la cunette destinée à la pose d'un excavateur; deux nouvelles attaques ont été installées, la première à la cote 25 amont entre les piquets 43,890 et 43,940, la seconde à la cote 32, du kil. 43,860 à 43,900; deux autres attaques au petit matériel ont été faites, en aval et en amont, entre les piquets 44,260 et 44,280.

A Obispo

En octobre, *l'entreprise Bona frères* a progressé lentement. « La butte de Gamboa, qui est le seul « obstacle sérieux, est attaquée à peu près sur « tous les points. On prépare en ce moment une « grande mine de laquelle l'entreprise attend de « sérieux résultats ». Le nombre des journées d'ouvriers en novembre a été en augmentation de 809 sur celui d'octobre et a atteint 6,308.

Le principal effort des chantiers de *l'entreprise Muracciole*, en octobre et en novembre, a porté sur la « Corosita ». Une grosse mine avait été tirée le 23 octobre vers le piquet 46,150 entre les cotes 50 et 60. Une galerie de 12^m50 de longueur terminée par un réduit en T avait été creusée à la cote 50 normalement au banc à soulever. Une charge de 540 kilogr. de poudre anglaise et de 240 kilogr. de dynamite n° 1 a désagrégé environ 6,000 mètres cubes de roche.

Il a été reconnu que pour obtenir plus de projection et briser la roche en fragments de petit volume, il faudrait forcer de 1/4 la charge de dynamite.

Au chantier de Bas-Obispo, vers le kil. 46, les travaux de terrassement à la cote 30 marchent assez lentement, la reprise de l'exploitation au grand matériel n'étant pas commencée en novembre.

De puissants engins ont été mis en marche au Haut-Obispo. La tâche a été donnée à de nouveaux entrepreneurs.

On a confié à un tâcheron, M. Lejeune, les chantiers de « Las Cascadas », où le rétablissement des voies dans d'assez bonnes conditions faisait espérer une reprise prochaine et active des terrassements.

En raison du retard mis par *l'entreprise Taillandier* à exécuter le remblai du chemin de fer de Panama avec les déblais de la dérivation de l'Obispo, ces travaux ont été confiés à l'entreprise *Bona*. Les maçonneries du pont de « las Palmitas » étaient terminées dès octobre.

La Compagnie a reçu livraison, en novembre, à Bas-Obispo, de 5 baraquements pouvant loger chacun 30 ouvriers, et d'une maison pour logement de contre-maîtres, à las Cascadas, de 6 autres baraquements et d'une maison de contre-maîtres. A Haut-Obispo, on avait achevé les fondations et les piliers de 7 baraquements.

A Emperador

Entreprise Jacquemin. — Le personnel ouvrier, comptant 1,122 hommes en octobre, avait été porté à 1,432 hommes en novembre.

L'inactivité des chantiers résultant des pluies avait été mise à profit pour compléter l'étude et l'installation de nouvelles attaques.

Au chantier des Petites-Chutes, *tâche Delaunay et Canelle*, on ne travaillait encore qu'au décapement.

La tâche *Erringer*, au chantier de la Cunette, complétait ses installations. Elle occupait un nombre moyen de 505 ouvriers par journée.

Suivant les rapports, la *tâche Torré*, au Cerro d'Emperador, et la *tâche Dephieux*, au Lirio, poursuivaient leurs opérations. Au Lirio, trois excavateurs fonctionnaient, mais leur rendement était amoindri par le mauvais état des voies de décharge. On travaillait à consolider les voies existantes et à en préparer de nouvelles.

A la Culebra

Les travaux, en octobre, ont été menés aussi rapidement que l'ont permis les inondations, qui ont rendu à peu près impossible l'utilisation du gros matériel. Signalons pourtant que de nouvelles attaques avaient été commencées aux cotes 70 et 75, attaques dont les décharges doivent se faire dans la vallée du Rio-Grande et servir à former le remblai de la déviation du chemin de fer. On préparait les passerelles au-dessus du chemin de fer de Panama qui serviront à la circulation du matériel. 28 maisons pour loger 30 ouvriers chacune avaient été achevées et livrées.

En novembre, des efforts plus considérables ont pu être faits, tant comme extraction que comme réfection des voies et installations nouvelles en vue de l'impulsion plus grande à donner à tous les chantiers à la fin des pluies. Trois excavateurs ont été utilisés sur le chantier de la cote 95, où de nouvelles voies ont été posées pour recevoir d'autres

appareils de cette nature. Une cunette a été ouverte vers le kil. 54,500 pour le prolongement du réseau au kil. 54,700. Un nouveau chantier a commencé à fonctionner à la cote 75, entre les kil. 54 et 54,200 : il sera prolongé du côté Panama au moyen d'une cunette pour laquelle 500 mètres de voies ferrées étaient posées.

Des travaux analogues ont été activement poussés au chantier de la cote 85, entre les kilomètres 54,250 et 54,550, auquel sont destinés les grands excavateurs récemment arrivés dans l'Isthme et qu'on comptait faire entrer en marche vers le milieu de décembre.

On avait également terminé le réseau de voies au chantier de « Cucaracha », également situé à la cote 85, entre les kil. 55 et 55,300. Deux excavateurs étaient sur place, prêts à commencer le travail.

La construction des baraquements prévus pour cette section avait vivement progressé ; l'entrepreneur devait avoir complètement rempli son contrat dans le courant de décembre.

A la Boca

L'*entreprise Marolle* a terminé sa tâche. Elle a exhaussé et élargi la plateforme du remblai pour le chemin de fer conduisant du terre-plein à la carrière du Cerro Sosa. La plate-forme n'est nulle part au-dessous de la cote + 4, et est par conséquent de 0m70 plus élevée que le niveau des plus hautes marées

L'*entreprise Dreyfous* poursuivait le parachèvement du wharf par le blindage des pieux et le contreventement des palées extrêmes.

L'entreprise *Anguilla* avançait la construction de la digue. Les travaux avaient dû être suspendus sur ce point dans la seconde quinzaine de novembre. Néanmoins, cet ouvrage était à hauteur entre le pied du Cerro et le Rio, et se montrait bien étanche.

En *régie*, la drague n° 6 avait terminé une tranchée pour la déviation des câbles sous-marins; l'on procédait à leur pose dans ce nouveau lit. La drague avait ensuite repris position sur l'axe du canal au point où elle s'était arrêtée en août.

A Corozal

Les nouveaux sondages entrepris entre les kil. 64,640 et 64,890 étaient continués jusqu'à la profondeur de 22 mètres. Les résultats acquis ont permis de fixer l'axe de l'ouvrage au kil. 64,765.

A Paraiso

Le matériel de l'*entreprise Jessen et de Petro* s'était accru, au 1er novembre, d'un excavateur.

Les *entreprises Carcenac*, *Sosa et Musso* et *Sainson et Noyé* continuaient leurs opérations avec le matériel dont elles disposaient précédemment.

L'*entreprise Gros* avait achevé ses travaux de terrassement aux abords du pont sous le grand remblai pour la dérivation du Rio-Grande. Les ouvrages d'art de cette dérivation devaient être exécutés à bref délai.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Saint-Nazaire, le 6 janvier 1886, par le paquebot Lafayette

MM. BOYER, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées, Directeur des travaux.
L'abbé TIBÉRI.
RIGAUD (Alexandre).
AGNIÈS (Eugène).
PERISSOUD (Alfred).
DURET (Louis).
BOUCHET (Pierre-Louis).
THOMAS (Emilien-Jules).
LECOINTE (Gustave).
JACQUES (Emile).
HOCQUARD (Constantin).
VIGNOL (Clément).
LAFON (Guillaume).
LESCURE (Auguste).
DE LA SERVETTE.
CHEVALIER (Prosper-Louis).
DESMARQUET (Gustave).
AUDIFFRAIN (Adrien-Marius).
REYNAUD (Joseph)
PEYTAVIN (Jean-B.).
MARION (Paul-Coligny).
NOUAILHAC-PIOCH (Fernand).
KARLSON (Auguste-Guillaume).
HAMELIN, (E.-Honorat).
LARRIBE (Victor).
DIDIER (Camille).
GOHICHOWSKY (Edmond).
CAILLEBOTTE (Hippolyte).
MAUPRIMÉ (Auguste-Al.).
CHAPRON (Lawrence).
LEFOL (Louis).
RIGOULET (L.-Ernest).
BAYLON (Paul-J.-P.).
BRUNEAU (Aristide).
VAUTARD (Marie),
DOLOT (L.-P.-Emile).
BOYER DE REBEVAL.
HUGONNET (Pierre).
CHRISTOFLEAU (Léopold-André).

DÉCLARATION

La *Revue Gazette maritime et commerciale* a reçu la lettre suivante de son correspondant de Panama :

Panama, 15 décembre 1885.

« M. Jacob, ministre des Etats-Unis, à Bogota, vient de passer par l'Isthme; avant de se rendre à son poste, il avait exprimé le désir à M. Bayard, ministre des affaires étrangères de la République des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, de visiter les travaux du Canal. Non seulement le ministre avait accédé à sa demande, mais il avait ajouté qu'il considérait ce voyage comme le complément indispensable de la mission de M. Jacob.

« L'ingénieur de la Compagnie a pu faire visiter à ce dernier les travaux du Canal et notamment les

chantiers de Bohio Soldado et de Gatun. M. Jacob était accompagné de différents officiers de la *Galena*, ainsi que du commandant du *Bouvet*

« Ces messieurs ont été très frappés des résultats acquis et M. Jacob a dit au représentant de la Compagnie, en termes dont je vous garantis l'exactitude :

« Vous pouvez être certain, monsieur, que mon « impression est très favorable à votre œuvre; les « travaux effectués, dont j'apprécie la valeur, repré- « sentent bien la somme qui a été dépensée, et si cer- « taines gens vous reprochent vos installations et vos « hôpitaux, je puis vous dire qu'à mon sens vous avez « très sagement agi. »

« Cet hommage rendu à la vérité par M. Jacob, ancien maire de Louisville, membre influent du Congrès des Etats-Unis à Washington, peut prendre sa place à côté de l'opinion du représentant de la France, M. La Vieille, Consul général à Panama. »

L'AVENIR DU CANAL

Extrait de la « Revue économique et financière »

On est en face d'éléments positifs et qui ne peuvent varier que dans le sens de l'augmentation. Des statistiques officielles permettent de mesurer l'étendue du trafic entre l'Atlantique et le Pacifique, et l'on conviendra que la route du cap Horn est assez longue et assez périlleuse pour qu'il n'y ait pas à redouter beaucoup de détournements de transit à son profit et au détriment du Canal de Panama.

Au Congrès international de 1879, la commission de statistique, présidée par M. Levasseur, de l'Institut, et qui comptait parmi ses membres des représentants de tous les pays intéressés au percement de l'isthme américain, était arrivé à cette conclusion : qu'en 1879, il y avait effectivement 5 millions 1/2 de tonnes prêtes à passer le canal, et qu'en 1888, date présumée de l'ouverture du Canal, ce tonnage s'élèverait à 7 millions 1/2 de tonnes. Les faits ultérieurs n'ont point apporté un démenti à ces calculs. Un relevé, sur le caractère consciencieux duquel il est difficile de se méprendre, puisqu'il a été fait en grande partie au ministère du commerce, et pour une autre partie au ministère des affaires étrangères, par un consul. a établi qu'en 1883, le tonnage atteignait déjà les 7 millions 1/2 de tonnes annoncées par M. Levasseur; si la progression devait se maintenir, on se trouverait donc en présence d'un transit de 10 millions de tonnes à la date prévue pour l'ouverture du canal.

En d'autres termes, on est en présence d'une marge plus large qu'on ne s'y attendait pour parer à l'imprévu des dépenses.

Voilà ce que disent les chiffres, et nous estimons que le résultat est assez satisfaisant pour dispenser de rappeler que l'on comptait pour Suez sur un maximum de 6 millions de tonnes, et que le transit est aujourd'hui de 2 millions supérieur à ce chiffre.

. . . .

L'Isthme à percer, de l'Atlantique au Pacifique, a 73 kilomètres de largeur. C'est la longueur du Canal, par conséquent, creusé de mer à mer, sans tunnel, sans écluses, sans obstacles, et muni, du côté du Pacifique, d'une porte de marée, pour parer à tous les inconvénients qui pourraient résulter des courants produits par les grandes marées dans le Canal. La profondeur moyenne du Canal sera de 9 mètres, la largeur au plafond (au fond) de 22 mètres, et à la ligne d'eau (nous appelons l'attention du lecteur sur ces derniers chiffres) de 50 mètres dans les terrains ordinaires et de 32 mètres dans les parties rocheuses. Ainsi, notons ce point très important, que la largeur du Canal au « plan d'eau » est variable suivant la nature des terrains.

Or, comme le Canal passe à travers des collines diverses et (à la Culebra) à travers une montagne d'environ 100 mètres de hauteur, la variabilité du plan d'eau entraîne une variabilité dans l'inclinaison des parois. Si, par exemple, la montagne de la Culebra était de granit, le Canal, au fond, n'aurait que 22 mètres de largeur et la tranchée totale, sur ce point, du haut en bas, n'aurait que 22 mètres, puisque la nature du terrain, si granit il y avait, permettrait le dressement absolu de deux murs verticaux de chaque côté. Si, au contraire, la Culebra était de sable comme le seuil d'El Guirs à Suez, — on voit que nous prenons à dessein des comparaisons poussées à l'extrême, — le canal aurait 22 mètres au plafond, 50 mètres à la ligne d'eau, et la tranchée s'évaserait jusqu'à avoir au sommet, à sa plus grande largeur, peut-être 400 mètres.

La quantité de mètres cubes à enlever *augmente* à mesure que les terrains se montrent plus favorables à l'excavation; mais, en compensation, la dépense de l'extraction de chaque mètre cube *diminue* et considérablement, en raison de l'amélioration de la nature des terres. C'est ce qui est arrivé.

.... Voilà comment une modification de prévision favorable à l'entreprise a été tournée contre elle, comme une erreur flagrante. On oubliait qu'en annonçant 120 millions de mètres à extraire, M. de Lesseps avait expliqué les avantages de cette constatation, non pas comme le résultat d'une erreur redressée, mais comme une bonne fortune . . . .

En l'état actuel des choses, la production du cube n'a pas toute l'importance qu'on a bien voulu lui prêter. De ce que cette production semble subir un ralentissement, il ne résulte pas nécessairement qu'il y a retard préjudiciable à l'exécution de l'entreprise. Il se peut fort bien que cela rentre dans les calculs de l'entrepreneur qui trouve plus avantageux et plus pratique, précisément pour arriver à la date fixée, de préparer avec plus de soin sa mise en train pour marcher ensuite plus sûrement et plus vite. En attendant, la Compagnie ne paye que le cube enlevé. C'est ce qui se passe en ce moment, d'après tous les renseignements qui nous ont été fournis. *A priori* il était permis de penser, d'ailleurs, que si la Compagnie n'intervient pas, elle qui est munie de tous les moyens pour se substituer aux entreprenenrs le jour où se produiraient de véritables retards réellement préjudiciables à la fin de l'entreprise, c'est qu'elle n'a pas, en l'état, de motif pour le faire.

On a vu précédemment que le cube à exécuter s'élève à 120 millions de mètres cubes. A l'heure qu'il est, 24 entrepreneurs de diverses nationalités sont engagés pour 79,276,850 mètres ; ils sont à l'œuvre, échelonnés sur toute la longueur du canal. On nous apprend, d'autre part, que des engagements pour 30 millions de mètres environ sont soumis à la ratification du conseil. Ce serait donc 110 millions adjugés sur 120. Sans doute l'adjudication n'a pas une valeur absolue au point de vue de l'exécution finale. Encore est-il difficile d'admettre qu'une trentaine d'entrepreneurs, sans lien entre eux, se soient accordés à accepter des travaux sans avoir, comme on dit, calculé leur affaire, et sans s'être rendu compte que l'œuvre était exécutable. D'autant que la plupart d'entre eux ont une réputation à soutenir, et que six représentent à eux seuls un capital de 500 millions.

L'ESPAGNE ET LE CANAL DE PANAMA

Traduit de la « Revista de la Associacion de navieros » de Barcelone

... Des travaux grandioses se poursuivant sans interruption dans l'Isthme, l'époque de l'ouverture du Canal de Panama, qui sera pour le commerce maritime du monde, l'événement le plus important de notre temps, s'approche de plus en plus.

Ce jour là, la révolution commerciale, inaugurée par le percement du Canal de Suez pour faciliter la navigation autour du monde, sera complète, et les territoires, placés sur la future route maritime du commerce, acquerront une grande importance politique et économique.

C'est pour cette raison que nous désirons que non-seulement le Gouvernement de notre pays conserve, développe et fasse prospérer les intérêts espagnols dans les Antilles, les Philippines, les Carolines et les Mariannes qui se trouvent précisément des deux côtes de la route du futur Canal, — ce qui fait que ces possessions sont doublement convoitées maintenant par les autres nations, — mais qu'encore, nous recommandons à nos armateurs et à nos marins de réclamer cette protection de nos intérêts avant que la ruine de nos colonies ne fasse perdre à notre drapeau l'avantage que lui donnent les conditions favorables où il est placé sur la route future du commerce du monde.

En limitant notre trafic aux anciennes routes, nous amènerions notre décadence et notre disparition définitive des mers. Il faut songer sérieusement à profiter des avantages que nous procure notre position et celle de nos colonies, pour obtenir un résultat favorable qui donne une nouvelle vie à notre industrie maritime agonisante.

LE PORT DE SUBIG

Le conseil des ministres, en Espagne, dit le *Progrès militaire*, s'est occupé dans une de ses dernières séances, de l'armement du port de Subig (îles Philippines), port dont l'importance sera très grande lorsque le canal de Panama sera ouvert.

Subig est à 45 milles de Manille ; c'est une immense baie au centre de laquelle se trouve une île qui forme ainsi deux canaux. La bouche du Canal de l'Est, très étroite, se fermera très facilement ; pour le Canal de l'Ouest, on emploiera des torpilles appuyant des batteries établies dans l'île. L'artillerie du port consiste aujourd'hui en six canons de 180 livres (poids du projectile).

LE TRAFIC FUTUR

Le *Capitaliste* vient de rechercher, dans une étude très complète, publiée dans les numéros des 16, 23 et 30 décembre 1885, quels seraient les « bénéfices futurs du canal de Panama. » La reproduction de cet important travail occuperait deux numéros du *Bulletin*. Nous ne pouvons donc, à notre grand regret, qu'en donner une analyse et des extraits.

Après avoir rappelé, qu'aux Etats Unis, on comptait « au minimum sur 10 millions de tonnes pour la première année d'exploitation d'un canal « unissant l'Atlantique au Pacifique, quand même ce canal serait *à écluses* ; et que les promoteurs des divers projets américains de communication interocéanique promettaient un mouvement annuel de 20 millions de tonnes », le *Capitaliste* dit que, « pour établir l'importance présumée du trafic futur de Panama, il empruntera ses chiffres à la savante publication qui vient « de paraître en Amérique sous ce titre : *Scribner's statistical Atlas of the United States* (New-York « 1885) et dont la perfection scientifique fait honte à « toutes nos petites statistiques européennes. »

Notre confrère fait également des emprunts aux Rapports consulaires les plus récents, notamment aux Rapports consulaires belges.

Il arrive ainsi aux résultats suivants :

PAYS D'ORIGINE ou de destination.	MOUVEMENT MARITIME que l'économie du temps, du fret et des assurances assure au Canal de Panama		
	Nombre de navires.	Tonnage à taxer.	Valeur actuelle des échanges en millions de francs.
Trafic de 1885 :			
Etats-Unis (avec les ports du Pacifique, la Chine, le Japon et l'Australasie)...............	2.128	2.700.000	1.600
San-Francisco (avec l'Europe).....	980	850.000	950
France (avec le Pacifique et l'Australasie.......	445	580.000	400
France (partie du trafic avec l'Extrême-Orient)	200	220.000	150
Angleterre (ensemble du mouvement maritime).	1.600	2.150.000	1.300
Autres pays d'Europe...	400	600.000	200
Cabotage des Etats des deux Océans.........	1.200	400.000	100
Totaux.........	6.953	7.500.000	4.700
Prévisions :			
Création du mouvement commercial sur les côtes de Lima et Santiago...............	1.000	500.000	100
Progrès proportionnel du mouvement maritime de l'Australasie vers l'Europe............	500	1.000.000	600
Relations nouvelles entre le Japon, la Chine et l'Europe par le Pacifique...............	500	1.000.000	600
Totaux.........	7.953	10.000.000	6.000

En l'état actuel, le Canal de Panama est donc assuré d'un trafic de près de 7,000 navires, jaugeant 7 millions 1/2 de marchandises à taxer, d'une valeur de plus de 4 milliards 1/2.

Dans l'année qui suivra l'ouverture du Canal, ces chiffres passeront indubitablement, d'après les prévisions des statisticiens des Etats Unis, à 9,000 navires et 10 millions de tonnes représentant une valeur d'échange de 6 milliards.

Ces chiffres sont de beaucoup au-dessous des prévisions légitimes. En effet, l'Australie a progressé de 40 0/0 depuis quinze ans ; son mouvement agricole et

commercial va s'accroître dans des proportions extraordinaires. Ses armateurs construisent de gros navires de 5,000 tonnes de fret utile et l'abréviation du parcours, par la route de Panama, leur permettra de faire six voyages pour un qu'ils font actuellement.

Le général Walker estime à 20 millions de tonnes le trafic du Canal de Panama dans dix ans, en 1895.

Le *Capitaliste* fait remarquer avec raison que le percement de l'isthme de Panama, « destiné à déplacer « l'équilibre commercial de toutes les grandes nations « maritimes du globe, motive déjà d'importants chan- « gements dans la politique et l'industrie :

« Les changements politiques, ajoute-t-il, se résument « dans l'extension des essais de colonisation directe des « Allemands. Grâce à une étroite entente avec l'Angle- « terre, l'Allemagne s'efforce de diriger vers le Congo, « la Nouvelle-Guinée et surtout les archipels du Paci- « fique, le courant d'émigration qui depuis un siècle a « jeté dans l'Amérique du Nord 10 millions de Ger- « mains. En prévision des ressources nouvelles que la « facilité des routes futures fera sortir des pays du « Centre-Amérique et des régions de l'Extrême-Orient « encore inconnus ou inexploités, le gouvernement « prussien crée sa route commerciale et militaire en « jalonnant le Pacifique de ses comptoirs et de ses « ports. L'incident des Carolines a donné l'éveil à l'Eu- « rope et aux Etats-Unis ; ce n'est pourtant qu'un acci- « dent dans le plan méthodique qui est poursuivi avec « tant de ténacité et de discrétion.

« Dans un récent discours, M. Castelar montrait aux « négociants et aux armateurs espagnols la marche des « Allemands vers la Chine, en prévision de l'ouverture « de l'isthme américain, et il ajoutait que ces précau- « tions étaient la meilleure preuve de l'excellence de « l'entreprise de Panama.

« Les changements industriels provoqués par l'at- « tente à bref délai de cet événement et par le désir d'en « tirer aussitôt profit, sont une modification radicale « de l'art des constructions maritimes. »

Les marins estiment que le percement du Panama facilitera la navigation internationale dans la proportion de 50 0/0. En l'état actuel, et même avec les facilités énormes apportées par le percement du Suez, c'est la vapeur qui demeure l'agent essentiel du commerce. Il faut de gros navires, de puissantes machines, des approvisionnements considérables, et, sur la route, à Suez, à Aden, à Obock, à Pointe-de-Galles, à Singapore, etc., des relais de charbon.

Dès que Panama sera ouvert, la vapeur avec ses navires en fer et ses exigences de charbon, ne restera plus l'agent unique et tyrannique ; le génie de l'homme pourra lui associer des forces naturelles qui ne coûtent rien et utiliser les données de la science sur les lois des courants océaniques et aériens.

Le percement de Panama fera des vents alizés les serviteurs du marin civilisé. Les futurs navires mixtes, qui pourront être construits en bois ou en fer, ayant beaucoup de toile et une machine dont les dimensions pourront être fort réduites, se dirigeront d'Europe en Asie par Panama et le Pacifique, puis d'Asie en Europe par Suez, en profitant des moussons et en faisant ainsi le tour du monde *vent arrière*, dans les conditions les plus favorables de sécurité, de vitesse et d'économie.

En 1879, M. Levasseur avait estimé que le trafic du Canal serait de 7 millions 1/2 de tonnes dès la première année d'exploitation.

Le *Capitaliste* croit, on l'a vu, que ce chiffre sera de 10 millions ; il estime même que « ce mouvement com- « mercial qui sera forcément attiré et concentré sur le « Canal de Panama par l'*intérêt des producteurs et* « *des intermédiaires*, flottera entre 14 et 16 mil- « lions. »

Il importe de remarquer que les chiffres du *Capitaliste* et ceux de M. Levasseur concordent en réalité. Comme le dit notre confrère : « M. Levasseur avait in- « tentionnellement réduit ses calculs aux proportions « les plus modestes, afin de ne point engager le congrès « international dans des exagérations ou des mé- « comptes. »

Aujourd'hui, la science économique lui donne raison, et les progrès universels réalisés dans les Deux-Mondes de 1879 à 1885 lui permettraient de majorer sans exagération les calculs primitifs de 40 0/0.

En 1879, en établissant le trafic probable de la première année à 7 millions 1/2 de tonnes, on comptait les tonnes telles que les enregistre la statistique des douanes en France, en Angleterre et aux Etats-Unis. Par conséquent, pour obtenir des chiffres tout à fait exacts, aujourd'hui qu'il est acquis que les calculs de 1879 sont notoirement inférieurs à la réalité, on pourrait les majorer dans une proportion très rémunératrice de 33 0/0 relativement au tonnage brut des navires à voiles, de 20 0/0 par rapport au gros tonnage.

L'intérêt général du percement de Panama est tel qu'il n'est plus discuté et que les États intéressés se hâtent de tout préparer pour l'utiliser à leur profit. L'intérêt particulier de l'entreprise et les bénéfices qu'auront à réclamer ses participants, prix du service rendu à l'intérêt général, sont également indiscutables.

Il est évident que la clientèle du Canal s'accroîtra d'année en année et que le trafic augmentera plus rapidement encore qu'à Suez, dans une mesure qu'il est impossible de limiter et qui sera d'autant plus grande que cette route aura plus complètement favorisé l'accroissement ou la production de la richesse dans les contrées qu'elle rapproche.

C'est que, pour emprunter les paroles de M. Levasseur, les effets indirects d'une amélioration dans les moyens de communication sont plus certains encore que les effets immédiatement directs. L'humanité recueille le premier et le plus gros profit du progrès ; mais, par un juste retour, la richesse qui s'est créée ou accrue profite à l'œuvre même qui a suscité le progrès et dont les bénéfices augmentent avec la clientèle.

Les bénéfices de l'entreprise sont assurés.

« Ils n'auront, dit le *Capitaliste*, d'autres limites que celles que l'équité assignera à la rémunération du service rendu au commerce.

« Une entreprise qui se produit dans des conditions aussi exceptionnelles et qui est aussi certaine de son succès aura à sa disposition, à son premier appel, vingt fois les capitaux qui lui seront nécessaires.

« Le congrès de 1879 avait évalué la dépense d'exécution du Canal à 1 milliard 70 millions ; la Compagnie, sur l'avis motivé des ingénieurs, avait établi à 600 millions le coût de creusement du Canal proprement dit, et à 600 autres millions la dépense à prévoir en service d'intérêt aux actions et obligations pendant la période de construction, en frais d'administration, en exécution de travaux accessoires, etc., etc., soit en tout 1,200 millions. Aujourd'hui, après deux années d'expérience, les pessimistes prétendent que la dépense totale atteindra 2 milliards.

« La meilleure manière de se défendre est d'emprunter

les propres armes de son adversaire. Si l'on admet une mise de fonds de 2 milliards, on trouve encore, avec des tarifs modérés, une large rémunération du capital engagé. Nous ne parlons ici que des profits directs du trafic, en laissant de côté les bénéfices produits par le chemin de fer de Colon à Panama, dont la Compagnie du canal possède la presque totalité des actions, et ceux que donnera la mise en culture des 500,000 hectares de terres concédées gratuitement à cette Compagnie par le gouvernement colombien.

« Ces chiffres, dit notre confrère comme conclusion de son étude, suffisent à expliquer la jalousie d'un certain nombre de spéculateurs américains contre l'œuvre française du canal de Panama.

« Ces chiffres suffisent également pour attirer vers la Compagnie de Panama tous les capitaux qui seront jugés nécessaires, même si le gouvernement français, ce que nous ne voulons pas croire, mettait trop de temps à accorder à M. F. de Lesseps, pour l'achèvement du canal de Panama, ce que le gouvernement de l'empire avait accordé pour l'achèvement du canal de Suez, c'est-à-dire l'autorisation d'émettre des obligations à lots, comme il vient de l'accorder, d'ailleurs, au roi des Belges pour l'organisation du nouvel Etat du Congo. »

CHARBONS DU MEXIQUE

Nous lisons dans le *Daily Star and Herald* du 7 novembre :

On vient de découvrir du charbon dur à Jimulco, dans l'Etat de Durango, au Mexique. On croit que le combustible sera équivalent, comme qualité, à l'anthracite de Pensylvanie. Les gisements se trouvent dans le voisinage d'une des sections du Chemin de fer central Mexicain.

LES PORTS DU PACIFIQUE

PORTS DU PÉROU

CHILCA. — CHORRILLOS. — LE CALLAO

En suivant la côte au nord-ouest, à une distance de 22 milles de Cerro-Azul, on découvre le petit port de Chilca, protégé par l'ilot de ce nom. Le mouillage présente un fond variant de 10 à 20 mètres, à une distance de 500 mètres de la plage. Le bourg, situé à un kilomètre du port, offre peu de ressources pour les approvisionnements. Les habitants s'occupent de l'exploitation du sel, qui s'exporte peu et se consomme généralement dans la vallee de Lima. Ils fabriquent aussi des tissus et des nattes de paille, et préparent la feuille de maïs pour la fabrication d'excellentes cigarettes dont il se fait une grande consommation dans la contrée.

A 25 milles de Chilca, en doublant le massif rocheux appelé *Salto del fraile,* on atteint l'anse spacieuse de Chorrillos. Elle est entourée de falaises élevées très rapprochées de la mer, qui, après avoir formé une petite crique à l'est, se prolongent en s'abaissant insensiblement vers le nord. Le mouillage est à 500 mètres de la plage, sur un fond de 11 à 13 mètres.

On y a construit un môle en bois pour le débarquement. Tout auprès se trouve installé l'établissement des bains, très fréquenté par les familles de Lima. Une rampe plane, à double volée et de facile accès, conduit de la plage à un large quai formant terrasse, qui domine le ravin sur une étendue de 150 mètres environ. Sur ce plateau s'alignent de charmantes villas ou ranchos qui abritent les oisifs et les baigneurs accourus de tous les points du littoral. Chorrillos a un service de distribution d'eau à domicile et l'éclairage au gaz. Une ligne télégraphique et un chemin de fer le mettent en communication avec la capitale.

A 10 milles environ de Chorrillos, après avoir contourné l'île de San-Lorenzo et les ilots du Fronton et de Palominos, on entre dans la baie magnifique et commode du Callao. C'est la première de la côte occidentale du Pacifique sud, tant par sa sécurité et son étendue que par son importance commerciale, et aussi parce qu'elle est le port le plus voisin de Lima, capitale du Pérou. On y trouve un fond de 7 mètres, tout près de terre, jusqu'à 35 mètres au centre de la baie ; la profondeur moyenne à 500 mètres de la plage, est de 15 mètres sur fond de vase.

Le Callao était, jusqu'aux tristes événements de guerre de 1879, fréquenté par tous les navires affrétés pour charger du guano dans les différents dépôts ; ils y venaient pour être reconnus par les commissaires du gouvernement et recevoir leurs ordres de chargement. Il y avait également un mouvement considérable de navires tant étrangers que nationaux, soit pour l'exportation, soit pour le cabotage, ce qui maintenait ordinairement dans les eaux du port de 90 à 100 navires au mouillage.

L'Etat avait déjà construit un môle important, pour l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises ; une voie ferrée joint ce môle aux magasins et aux entrepôts de la douane, tandis qu'un embranchement spécial communique directement du môle à la tête de ligne du chemin de fer de Lima, y conduisant sans arrêt les marchandises destinées à la capitale, qui n'ont pas à passer par les entrepôts du Callao.

A ces travaux sont venues s'ajouter la construction d'une *darse* fermée et celle de plusieurs môles et d'une longue jetée, se soudant au grand môle antérieurement construit par le gouvernement. Cette entreprise considérable a été exécutée par une Compagnie financière française, la Société générale, et n'a pas absorbé moins de quatre-vingt millions de francs.

Un autre môle de l'Etat, nommé Chucuito, se détache du côté sud de la baie et sert uniquement au débarquement des grains et des farines; il en part une voie ferrée qui joint ce môle aux entrepôts voisins de Bellavista.

Sur ce même côté de la baie se trouvent encore : les môles de la Compagnie du Dock, ceux de l'entreprise de la glace, et ceux de la Compagnie des vapeurs anglais. Tout autour s'élèvent les magasins de dépôt, les maisons d'habitation, les factoreries et autres établissements de diverses entreprises.

Dans un enfoncement à l'est de la baie, se profile le môle qui sert le point de départ à la ligne du grand chemin de fer des Andes.

Il y a dans le port un dock flottant, en fer, qui rend les plus grands services pour caréner, nettoyer et visiter les navires.

La ville de Callao, située au fond de la baie, s'étend au bord de la mer, formant le seuil de la belle plaine qui remonte jusqu'à Lima, dont on distingue assez clairement quelques édifices, les tours surtout, grâce à l'élévation sensible du sol de la vallée.

La population du Callao ne dépasse guère 20,000 habitants. La ville offre toutes sortes de ressources, les provisions fraîches et les fruits y affluent. Il y a de nombreux magasins fournis de munitions navales et d'ap-

provisionnements de mer. On y trouve le charbon en abondance et de bonne qualité, à des prix modiques.

Le Callao est rattaché à Lima par un chemin de fer et par une route macadamisée, il est en communication avec les provinces des Andes par la grande voie ferrée qui se dirige sur la Oroya, à une distance de 352 kilomètres, et dont l'exécution n'aura pas coûté moins de 27,600,000 soles (environ 138,000,000 de francs). Il est relié par le télégraphe électrique à Lima et aux principales villes de l'intérieur, dans le nord jusqu'à Payta et les lieux intermédiaires, et dans le sud avec Pisco, Ica, etc.

Il est certain que les résultats déplorables de la guerre entre le Pérou et le Chili ont été désastreux pour le port du Callao; car, indépendamment de l'occupation chilienne qui a, pendant plus de trois années, annulé presque entièrement le mouvement maritime de ce port, l'amoindrissement de ce territoire qui a entraîné pour la République la perte de ses riches gisements de guano et de nitrate de soude, a ravi au port du Callao l'affluence de navires de toutes nationalités, qui s'y rendaient pour attendre leurs ordres de chargement.

Il y a lieu d'espérer, néanmoins, que les richesses que renferme le territoire privilégié du Pérou permettront à son industrie et à son commerce de reprendre peu à peu une nouvelle et durable importance.

Un rapide aperçu sur le mouvement maritime du port du Callao permettra d'apprécier si ce relèvement est en voie de se produire.

En 1860, ce mouvement avait été de :

A l'entrée 1,334 navires, jaugeant 742,628 tonnes.

L'importation des marchandises étrangères s'était élevée à 9,697,804 pesos, environ 48,489,020 francs.

L'exportation des produits péruviens expédiés avait atteint 2,523,324 pesos, environ 12,616,620 francs.

C'est par les navires reconnus dans le port du Callao que s'était, en outre, effectuée l'exportation du guano, qui comprenait environ 142,262 tonnes, représentant une valeur de 8,535,720 pesos, à la sortie, soit 42,688,500 francs.

En 1870 :

Entrées : 1,813 navires, jaugeant 1,120,920 tonnes.
Sorties : 1,784 navires, jaugeant 1,113,442 tonnes.

Les marchandises étrangères importées s'étaient élevées à la somme de 85,033,352 francs.

Les produits péruviens exportés à 12,086,550 francs.

En outre, 601 navires, parmi ceux déjà reconnus dans le port du Callao, avaient été affectés à l'exportation du guano, avec un total de 513,884 tonnes.

En 1878 :

Entrées : 2,072 navires, jaugeant 1,369,002 tonnes.
Sorties : 2,140 navires, jaugeant 1,389,546 tonnes.

L'importation des marchandises étrangères avait été de 35,213,676 soles, environ 176,018,380 francs.

L'exportation des produits péruviens s'était élevée à 21,036,683 soles, environ 105,183,415 francs.

En outre, 620 navires, parmi ceux déjà reconnus dans le port du Callao, avaient été affectés à l'exportation du guano, avec un total de 529,740 tonnes.

En 1879 :

L'importation des marchandises étrangères s'élève à peine à 21,070,319 soles.

L'exportation des produits péruviens n'est plus que de 6,653,354 soles.

Durant le blocus de 1880 et de 1881, le mouvement maritime se trouva anéanti.

En 1882 :

Une légère reprise se fait sentir, on compte un assez grand nombre de navires, mais la plupart, des caboteurs de faible tonnage ; car on arrive à constater :

A l'entrée : 420 voiliers.
— 573 vapeurs.

993 navires jaugeant 158,506 tonnes.

En 1883 :

Le nombre des navires diminue; mais le tonnage augmente sensiblement, puisqu'on relève à l'entrée :

619 navires, jaugeant ensemble 461,086 tonnes.

Si l'on considère que le Pérou possède, dans ses départements du nord et dans ses riches provinces de l'Amazone, un territoire immense, où des cultures considérables sont en formation ; si l'on tient compte de la réussite qu'ont déjà obtenue les plantations de coton, de canne à sucre, etc., des espérances que font concevoir les cultures de café (notamment celles de la colonie française de Chanchamayo), des diverses ressources naturelles des hautes plaines du Maranon et de l'Ucayali : quinquina, caoutchouc, etc., on admet sans peine que ce pays peut se relever et rendre bientôt à ses ports le mouvement qu'ils ont en partie perdu.

BOLIVIA

PAR M. ANDRÉ BRESSON

M. André Bresson qui, pendant sept années, a exploré l'Amérique centrale et l'Amérique australe, comme ingénieur chargé de missions, vient de publier le résultat de ses observations dans un intéressant ouvrage précédé d'une lettre de M. Ferdinand de Lesseps à l'auteur (1).

Ce livre permet d'apprécier les immenses ressources de contrées insuffisamment connues pour la plupart, de vastes espaces, si riches, de champs d'exploitation presque sans limites, qui vont être ouverts aux échanges, au trafic, aux initiatives et aux activités de l'Europe, par le canal de Panama.

« Vos nombreux voyages dans les Amériques, dit « M. Ferdinand de Lesseps dans sa lettre à M. Bresson, « votre long séjour dans la République Bolivienne et « vos études si précises qui embrassent quinze Etats, « sont une sorte d'encyclopédie historique, géogra- « phique, statistique et économique de l'Amérique « latine, qui sera profitable à tous. Vous ouvrez à « l'avance ces admirables contrées dont la plupart sont « comme des inconnues, à l'activité des négoces pro- « chains, en même temps que vous initiez les peuples « de ces pays jusqu'ici délaissés, aux avantages de la « civilisation qui va venir les visiter.

« La barrière de Panama va tomber comme est « tombée la barrière de l'Egypte, parce que le mo- « ment était venu, pour la marche de l'humanité, où « ces obstacles ne pouvaient plus rester debout.

« La force au moyen de laquelle ces barrières ont été « renversées, et qui a toujours rendu vaines les hosti- « lités impuissantes et les oppositions intéressées, qui a

(1) Bolivia. — *Sept années d'explorations, de voyages et de séjour dans l'Amérique australe*, par André Bresson, avec une préface de M. Ferdinand de Lesseps. Ouvrage illustré de 107 planches et vignettes par Henri Lanos, d'une grande vue panoramique du canal de Panama et de 8 cartes. — Paris, 1886. — Challamel aîné, éditeur, 5, rue Jacob, et 2, rue Furstenberg.

« fait surgir les plus puissants appuis, les plus précieux « auxiliaires, qui a fait du percement des deux isthmes « des entreprises nationales françaises, c'est le but « même, nécessaire, lumineux, compris de tous, peu- « ples et savants : *Supprimer les distances, rappro-* « *cher les hommes.*

« En aidant, comme vous le faites, à la connaissance « d'une partie du monde dont la virginité luxuriante ne « demande qu'à devenir féconde, vous faites œuvre « d'utilité générale, vous instruisez ceux de nos conci- « toyens qui ont l'esprit d'entreprise et vous incitez les « autres en montrant l'avenir. »

M. André Bresson a divisé son livre en cinq parties :

La première est une étude sur l'Amérique centrale, le Canal de Panama, l'Equateur, le Pérou. La seconde est consacrée au Chili, à l'Araucanie et à la Patagonie, aux côtes du Pacifique. La troisième et la quatrième à la Bolivie. La cinquième et dernière partie est un recueil de notes et de documents sur ces diverses contrées.

Cet ouvrage, illustré de nombreuses planches (dessinées par M. Lanos, d'après des photographies et des croquis originaux), d'une grande vue panoramique du Canal en chromolithographie et de 8 cartes géographiques, montre les contrées du monde hispano-américain, indique leurs récents développements, permet de supputer leur avenir.

Les pages que M. André Bresson a réservées au Canal de Panama seront lues avec intérêt.

L'auteur, qui a exploré l'Isthme, traite d'abord du climat, « dont l'insalubrité, dit-il, a été exagérée afin « de servir d'argument aux adversaires de l'œuvre de « M. Ferdinand de Lesseps. »

« Pour vivre en bonne santé sous les basses latitudes, « ajoute l'auteur, tout se résume à une question d'hy- « giène et d'alimentation ».

C'est ce que disait, en d'autres termes, il y a quelques semaines, M. La Vieille, consul général de France à Panama, dans une allocution que nous avons reproduite (1).

Après avoir rappelé la difficulté que présentait le passage de l'isthme, il y a une trentaine d'années, décrit le chemin de fer de Panama à Colon, indiqué la progression de son trafic depuis 1885, M. Bresson constate que le transbordement des marchandises est nécessairement long, incommode, coûteux, et que les besoins modernes du commerce exigent l'ouverture d'un canal interocéanique qui permette aux navires de tous les pays du globe de passer d'un océan à l'autre, à travers l'isthme américain.

Il rappelle les travaux du grand Congrès international de 1879, compare les différents projets qui furent alors examinés et montre que le seul tracé pratique était celui qui est en voie d'exécution, de Colon à Panama, à ciel ouvert, sans séries d'écluses.

Il fait ensuite justice des projets soi-disant rivaux, qu'il déclare *impraticables.*

Il aborde ensuite le côté technique de la question et arrive à cette conclusion :

« Les travaux de l'Isthme américain consistent seu- « lement en excavation, en déblai, en cube à enlever. « Il n'y a pas, comme à Suez, à amener de l'eau douce « en plein désert par un canal de dérivation ; à faire « passer le canal maritime, — le cas se présentait au « Nicaragua, — dans un lac boueux ; à traverser des « montagnes de sables; à conduire l'eau salée dans de « vastes dépressions; à créer des ports sur des plages « déclives, avec des jetées protectrices et une perpé- « tuelle menace d'envasement..., problèmes difficiles « qui firent considérer longtemps comme impossible la « construction du Canal de Suez.

« A Panama, il ne s'agit que d'un creusement pur et « simple, c'est la tranchée brutale qui ne recherche en « rien l'aide des cours d'eau, qui les évite au contraire, « et ne compte, pour s'alimenter, que sur les deux « mers qu'elle doit réunir. Selon l'heureuse expression « de M. de Lesseps, c'est un *bosphore artificiel* qu'il « faut créer.

« Le problème, ramené à sa réelle expression, con- « siste donc à avoir en fonctionnement un matériel mé- « canique suffisant pour enlever une quantité déter- « minée de déblais, dans un délai fixe. »

M. Bresson énumère le matériel existant, fait ressortir les perfectionnements apportés chaque jour aux engins d'excavation et conclut ainsi :

« On se rappelle les progrès qui ont été réalisés au « cours de l'exécution du canal maritime de Suez ; il en « sera de même durant les travaux du canal interocéa- « nique de Panama ; tous les ingénieurs en avaient la « certitude, le public et les intéressés en ont maintenant « la preuve irréfutable.

« En admettant même, au pis aller, que ces progrès « ne se réalisent pas et qu'on suive tout simplement « les errements ordinaires aux grands travaux publics, « il est encore facile de démontrer, par des précédents, « que le canal maritime devra être terminé dans les « délais prévus. »

M. Bresson admet « comme une évaluation des plus « modérées, que, dès l'ouverture du Canal maritime, le « transit atteindra 9 millions de tonnes » et calcule les bénéfices que retirera le commerce universel de l'entreprise.

Il termine en déclarant que les détracteurs du Canal de Panama « font fausse route et que leur opposition « est contraire aux véritables intérêts de notre pays »

« Que la France, dit-il, continue les grandes entre- « prises ; et, se relevant rapidement de ses désastres « immérités, elle ressaisira son antique prestige en « doublant ses ressources; elle verra s'ouvrir devant « elle une ère de paix, sous l'étendard du progrès, si « fièrement déployé par celui de ses enfants qui aura « mérité à notre époque, déjà si fertile en œuvres fé- « condes, le nom glorieux de Siècle du travail ! »

(1) Voir le nº 152 du *Bulletin*, 15 décembre 1885.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 31 décembre 1885 au 14 janvier 1886.

(Opp. nº 409). — Sur un coupon nº 10 (échéance du 1er janvier 1886) d'action au porteur nº 340,667.

(Opp. nº 410). — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur nos 558,674 à 558,683.

(Opp. nº 411). — Sur seize actions au porteur nos 194,499, 272,672, 272,673, 273,112, 273,113, 273,127 à 273,131, 389,525 à 389,530.

(Opp. nº 412). — Sur deux coupons nº 9 (échéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur nos 124,184 et 124,185.

MAINLEVÉES

Signifiées du 31 décembre 1885 au 14 janvier 1886.

(Opp. nº 326). — Sur vingt-cinq coupons nos 1 et 2 (échéances des 1er avril et 1er octobre 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur nos 16,318 à 16,342.

(Opp. nº 350). — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur nos 175,025 et 175,026 sur vingt actions au porteur nos 110,272 à 110,291.

(Opp. nº 369). — Sur vingt-trois obligations 3 0/0 au porteur nos 535,142 à 535,146, 538,398 à 538,415.

PAYEMENT

DU SEPTIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 O/O

Les porteurs d'Obligations de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 7, échéant le 15 janvier 1886, sera payé à partir du vendredi 15 janvier, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 706, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

Le Gérant : Pourtet.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 31 DÉCEMBRE 1885 AU 14 JANVIER 1886

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
31 décembre	410 411.25 410 408.75 407.50 408.75 407.50	en liq. : ... au 31 : 412.50	360 361.50 362	205 206	274 272
1er janvier	Bourse fermée.	»	»	»	»
2 —	410 408.75 410	en liq. : 407.50 au 15 : 410	358 362	206 206.50 207 208 209 209.50 209	271 270.50 771 271.50 272.50 273.75
3 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
4 —	410 412.50 410 408.75 407.50 408.75 410 408.75 407.50	en liq. : 412.50 au 15 : 411.25	365 364.50	207.50 210	275 274 273 275
5 —	410 408.75 407 50	en liq. : ... au 15 : 407.50	365 367 367.50 370 365	210 209 210	275 276 277 275 276
6 —	406.25 405 406.25	en liq. : ... au 15 : 407 50	369 75 365 366 365	208.50 208.75 210	277.50 278 276 278 276 277
7 — . . .	400 401.25 402.50	en liq. : ... au 15 : 402.50	370 365 362.50 365 367.50 368	210 210.25	275 276 277
8 —	401.25 400 401 25 402.50	en liq. : ... au 15 : 401.25	367 50 365	210 208 210	277 278 277 278
9 —	401.25 402.50	en liq. : ... au 15 : 401.25	365 366 366.50	210 211 212 210 209.75	275.25 276 276.25 276.50 276 75 277 276
10 —	Bourse fermée.	»		»	»
11 —	401.25 402.50 403.75 405 403.75	en liq. : ... au 15 : 402.50	365 366 366.25 366.75 367 368	210 209.50 209	278 279 280 278 279
12 — . . .	405 403.75 405 406.25	en liq. : ... au 15 : 406.25 406.25 405 406 25	368 367.50 367.25 365	210	276 275.50 275.25 275 276 275 274.75 274.50 274.25 274
13 —	405 406.25 407.25	en liq. : . . . au 15 : 406.25 405	366.50 366 365	209.75 209.25 209.75 210	270 269 268 267 266 268 267.50 268 269 269.50 270 269.50 268
14 — . . .	405 406.25 405 406.25	en liq. : au 15 : 405 406.25	361 360 50 360 359 360	209 208.50 209 207 205	263 267.50 267.25 267 266 266.50 266 75 266 266.50

7e Année. — Numéro 155. Lundi 1er Février 1886.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'Administration, il est fait un appel de 125 francs par Action de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 1er au 5 février 1886.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er février 1886.

Extrait du « Journal officiel »

Par décret en date du 26 janvier 1886, rendu sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie et conformément à la déclaration du Conseil de l'Ordre, est promu dans l'Ordre national de la Légion d'honneur :

AU GRADE D'OFFICIER

M. de Lesseps (Charles-Aimé), ancien secrétaire d'ambassade, vice-président des Compagnies de Suez et de Panama ; services rendus à l'Exposition d'Anvers; chevalier du 14 novembre 1869.

Les machines et appareils exposés à Anvers avaient valu à la Compagnie du Canal interocéanique de Panama le *diplôme d'honneur*.

Extrait du « Soir »

« M. Charles de Lesseps, qui doit arriver prochainement à Colon, a appris à la Guadeloupe, par un télégramme, sa promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur; M. Ferdinand de Lesseps, avant son départ pour l'Isthme, a reçu une réponse télégraphique de son fils, ainsi conçue :

« *Je suis très fier de cette distinction gagnée à tes côtés.* »

« CHARLES DE LESSEPS »

Le Conseil d'administration de la compagnie, dans sa séance du 4 janvier 1886, a approuvé un contrat aux termes duquel MM. Baratoux, Dolot, Letellier et Lillaz ont été chargés :

1° Des déblais de toute nature restant à concéder pour l'ouverture de la partie du Canal proprement dite entre les kilomètres 55.600 et l'Océan Pacifique.

2° Des déblais de toute nature restant à concéder pour l'ouverture du canal de dérivation du Rio-Grande, à partir de Pedro Miguel jusqu'au cerro l'Agua-Dulu ;

3° Des travaux de dragage dans la rade de Panama à l'aval de la Boca ;

4° Des travaux de terrassement et de maçonnerie nécessaires pour l'exécution des sas et de leurs dépendances près du kilomètre 65, en face de Corozal, et des ouvrages d'art que comporte le barrage provisoire de la Boca;

5° Des maçonneries nécessaires pour l'établissement d'un pont tournant à Pedro Miguel;

6° De la construction d'une voie ferrée dans la région comprise entre Corozal et la Boca, pour l'exploitation des carrières et l'approvisionnement des chantiers des sas.

Les entrepreneurs se sont engagés à avoir terminé leur tâche le 1er juillet 1889.

MM. Baratoux, Dolot, Letellier et Lillaz ont exécuté, entre autres grands travaux publics, les fortifications des côtes du Nord, de Grenoble et de Briançon, les travaux pour la navigation de la Seine à Suresnes, les réservoirs de la Ville de Paris, les travaux des ports de Honfleur et du Havre, et le nouveau port en eau profonde de Boulogne.

M. Lillaz est parti pour l'Isthme le 28 janvier, en même temps que M. Ferdinand de Lesseps, pour prendre immédiatement possession des chantiers.

C'est la dernière partie du Canal qui restât à donner.

Nous avons annoncé dans notre numéro du 1er janvier, que le 22 décembre le conseil d'administration de la Compagnie avait approuvé un contrat important, passé avec la *Société de travaux publics et de constructions*, pour le creusement du Canal entre les kilomètres 44 et 53,600.

MM. Villard et Lyon, de cette Société, sont partis pour l'Isthme, le 28 janvier, en même temps que M. Ferdinand de Lesseps.

Ils sont accompagnés d'une cinquantaine d'ingénieurs ou agents.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME AMÉRICAIN

De Bordeaux le 23 janvier par le steamer Inventor

MM. MILLET (Georges-J.-B.).
ADAM (Élie).
DOMINGUE (Auguste-Joseph).
MONTPELLIER (Jules-Auguste).
LE FAUQUEUR (Gustave).
ROUSSELLE (Adolphe).

De Southampton le 28 janvier 1886, par le steamer Medway

M. BRINIS (Léon).

ACADÉMIE DES SCIENCES

Séance du 25 janvier 1886

Extrait du « Temps »

M. l'amiral Jurien de la Gravière, Président, annonce le départ de M. Ferdinand de Lesseps pour l'isthme de Panama. « Ce départ, dit-il, aura lieu mercredi. Nos vœux les plus sincères accompagnent notre illustre et cher confrère. Puisse-t-il faire un bon voyage et nous revenir bientôt! »

M. de Lesseps, quittant la salle des séances, revient sur ses pas et remercie avec effusion ses confrères des marques de sympathie dont il est l'objet. « Je pars, ajoute-t-il, avec des délégués de plusieurs gouvernements et des chambres de commerce, qui jugeront *de visu* de l'état des travaux du Canal. Leur compétence et leur caractère mettront au-dessus de toute contestation le jugement qu'ils porteront. Pour moi, j'ai la certitude de pouvoir, dans soixante jours, vous répéter avec toute autorité que l'œuvre sera achevée, au plus tard, dans le cours de l'année 1889. »

LE DÉPART DE M. F. DE LESSEPS

M. Ferdinand de Lesseps est parti de Paris le 27 janvier par le train qui a quitté la gare du Nord à 9 heures 40 minutes du matin.

Il s'est embarqué pour Folkestone, après avoir reçu la visite d'une délégation de la Chambre de commerce de Boulogne, venue pour le saluer, et qui lui a demandé de revenir de l'Isthme par ce port, désireuse qu'elle était de le recevoir officiellement à son retour.

A Folkestone, M. de Lesseps a été reçu par l'agent du *South Eastern Railway*, qui l'a conduit à un wagon-salon mis gracieusement à sa disposition par cette Compagnie.

A quatre heures, le train se mettait en marche pour Londres.

A Londres, M. Ferdinand de Lesseps a été reçu à la gare par un des administrateurs du *South Eastern Railway*, M. le colonel Surtees.

Après dîner, il est parti pour Southampton.

A Southampton, le maire et les membres de la municipalité lui ont adressé leurs félicitations.

M. Le Feuvre, président de la Chambre de commerce de Southampton, lui a souhaité la bienvenue.

Une députation de la Chambre de commerce de Portsmouth lui a présenté une adresse.

Il reçut ensuite la visite des consuls des États-Unis de Colombie, du Pérou, du Mexique, d'Haïti, de l'Équateur, d'Espagne, de Belgique et de M. Bruandet, vice-consul de France.

Le maire offrit à M. Ferdinand de Lesseps et aux personnes qui l'accompagnaient un déjeuner à l'hôtel de la Municipalité, auquel assistaient deux cent dix invités.

Pendant le déjeuner, M. F. de Lesseps télégraphia à Paris, au Conseil d'administration :

« *Southampton*, 28 *janvier*, 12 *h.* 30.

« *Réception pleine de cordialité et dont je suis bien touché.* »

Le président s'est embarqué, à trois heures, sur le steamer *Medway*.

M. Théodore Motet, membre du Conseil d'administration, accompagne le Président-Directeur de la Compagnie.

M. Ferdinand de Lesseps, ainsi que nous l'avions annoncé à nos lecteurs, a invité à son voyage des délégués de plusieurs Chambres de commerce de France, des représentants des centres commerciaux

de l'étranger et un des membres de la Commission de vérification des comptes élue par les actionnaires à la dernière Assemblée générale ;

Le délégué de la Chambre de commerce de Marseille est M. Charles-Jules Roux, armateur, membre de la Chambre ;

Le délégué de la Chambre de commerce de Rouen, M. Emile Ferry, ancien juge au Trtbunal de commerce de Rouen, membre de la Chambre, Conseiller général de la Seine-Inférieure ;

Le délégué de la Chambre de commerce de Saint-Nazaire, M. A. Méresse, membre de la Chambre, négociant ;

Le délégué de la chambre de commerce de Bordeaux, M. Ferdinand Bichon, ingénieur maritime, désigné par la Chambre ;

Le délégué de la Hollande est M. Dirks, ingénieur en chef du Waterstaat (1) ;

Le délégué de l'Allemagne, M. Pescheck, ingénieur de la navigation fluviale, attaché à l'ambassade d'Allemagne à Paris ;

Le délégué de la Chambre de commerce de Lyon, M. Jacquand, frappé par un deuil de famille, n'a pu se joindre à ses collègues ;

Les délégués de New-York et de San-Francisco doivent se trouver à Colon au moment de l'arrivée de M. Ferdinand de Lesseps.

LES ADRESSES

ADRESSE

DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE SOUTHAMPTON

Monsieur le Comte,

C'est avec les sentiments de la plus vive satisfaction que j'ai l'honneur, comme président de la Chambre de commerce de Southampton, de vous recevoir dans notre port et de vous souhaiter la bienvenue.

Non seulement l'Europe, mais le monde entier s'est étonné du succès merveilleux obtenu par vos efforts pour étendre le commerce des deux hémisphères, un succès acquis par les plus grands résultats de la science.

Combattu d'abord par les hommes d'Etat de ce pays par préjugés politiques, vous avez la satisfaction, dans une époque plus éclairée, de recevoir la coopération de la Grande-Bretagne dans la direction d'une œuvre — le Canal de Suez — qui est devenue la grande route de navigation entre l'Europe et l'Orient, et qui est de la plus grande valeur pour le pays même dont le gouvernement fut d'abord le plus contraire à l'entreprise.

Notre poète Milton a dit :

> Peace hath her victories
> To less renown'd than war

(1) M. Dirks, malade, n'a pu s'embarquer à Southampton.

Et nous pourrons dire, sans crainte d'être contredits que le nom de Lesseps restera à la postérité quand ceux de beaucoup de souverains seront oubliés dans le siècle même où ils peuvent avoir brillé

On aurait bien pu supposer qu'après avoir terminé votre grande œuvre, vous eussiez voulu vous reposer sur vos lauriers si bien mérités, satisfait de l'œuvre si bien accomplie, et laisser à d'autres le désir de vous imiter ; mais le monde trouve en vous un génie bien au-dessus de l'ordinaire ; car, comme Alexandre, vos aspirations sont de conquérir de nouveaux mondes. En effet, vous avez trouvé votre mission dans ce nouveau monde de l'Amérique et, dans le percement de l'isthme de Panama, qui séparera le Nord du Sud, vous formerez une autre grande route pour les navires des nations où, auparavant, tout était aride et désert.

Nous ne pouvons douter que votre entreprise actuelle n'arrive au triomphe de la science, comme la précédente, et vu que tout ce qui tend à étendre le commerce doit être un bienfait permanent pour le genre humain, on peut raisonnablement s'attendre à des résultats magnifiques du succès de l'œuvre que vous avez en main. Le port de Southampton compte y être directement et tout particulièrement intéressé, vu que les vapeurs de la Royal Mail C° partant de ce port auront la facilité de transporter leur cargaison de l'Atlantique au Pacifique sans rompre charge, et avec la certitude de faciliter la communication entre l'ancien et le nouveau monde, avec les résultats les plus favorables.

Plût au grand Architecte de l'Univers que, sous sa bénigne influence, l'œuvre, si bien commencée et sous de si heureux auspices, puisse continuer et se terminer de même. Tel est le vœu sincère de tous les amis de l'entreprise, pour l'intérêt de la civilisation, et spécialement de la chambre de commerce que j'ai l'honneur de représenter aujourd'hui. C'est en son nom que je viens respectueusement vous prier d'accepter notre cordial accueil, en vous souhaitant un bon voyage et un heureux retour.

ADRESSE

DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE PORTSMOUTH

Au comte Ferdinand de Lesseps,

Le Président, les Vice-Présidents, le Conseil et les membres de la corporation de la Chambre de commerce du vieux port de Portsmouth, viennent aujourd'hui, 28 janvier 1886, à l'occasion de votre départ pour Panama du port de Southampton, notre voisin, vous féliciter au sujet de la gigantesque entreprise par laquelle vous voulez réunir les deux grands Océans de notre globe, le Pacifique et l'Atlantique.

Vous avez déjà, et vous vous y êtes rendu justement célèbre, réussi à ouvrir, à Suez, l'ancien canal des Pharaons, en joignant l'Océan Indien à la mer Méditerranée, au grand profit du commerce du monde et de la civilisation, et en réunissant des Européens qui, par

fortune ou par nécessité, ont leurs intérêts aux deux hemisphères du nord et du sud.

Grâce à cette aide donnée à toutes les nations de la terre, nous espérons qu'un temps viendra où, toutes elles vivront unies et d'accord (*to dwell together in unity.*)

C'est, pensons-nous, l'un de vos buts; et il sera réalisé par les grands travaux que vous avez entrepris avec tant de courage et de persévérance.

Nous sommes frappés d'admiration par votre indomptable vigueur, aussi bien que par vos qualités intellectuelles et scientifiques.

Que votre noble entreprise d'aujourd'hui soit couronnée de succès, car ce succès rendra plus intimes les relations des vastes côtes occidentales de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, de la Chine et du Japon, avec les villes de la côte orientale de l'Amérique et celles d'Europe.

Notre plus cher désir est que vous viviez en bonne santé pour voir l'achèvement de tout ce que vous avez entrepris, et nous vous souhaitons bon voyage et bonne réussite.

Donné sous le sceau de la Chambre de commerce du port de Portsmouth, ce 28 janvier 1886.

(*Suivent les signatures.*)

ADRESSE

DU CONSUL DU PÉROU A SOUTHAMPTON

Monsieur le Comte,

Je me présente à vous, avec les sentiments du plus grand respect et de la plus profonde admiration.

J'ai l'honneur d'être chargé par S. E. M. le Ministre du Pérou à Londres, de vous présenter en son nom et au nom de la nation Péruvienne toute entière, les souhaits les plus sincères pour la réussite de votre grande entreprise.

Un pays riche sous tous les rapports, dont les montagnes renferment de vraies sources d'or et d'argent, mais que le manque de bras oblige à laisser inexploitées, retirera, du percement de l'isthme, des avantages considérables.

Ses mines seront exploitées, son industrie s'activera, et il résultera pour toute la nation un accroissement de bien-être et de prospérité,

Le Pérou, parmi les nations du monde, prendra la place que la Providence semble lui avoir indiquée par sa position et la richesse de son sol.

Vous ne quittez pas ces côtes, Monsieur, l'épée à la main, et en ambitieux conquérant; vous tenez, au contraire, l'étendard de la paix sur lequel brillent ces mots: *Progrès! Civilisation!*

Je conclus, monsieur, par la prière que Dieu vous conservera bien des années pour avoir la satisfaction de voir terminer votre glorieuse entreprise.

H. GUILLAUME.

LE VOYAGE

BOULOGNE, LONDRES, SOUTHAMPTON

Extrait du « Soir »

Folkestone, 27 janvier.

La traversée a été superbe : un temps splendide et une mer exceptionnellement douce pour la saison.

En débarquant sur le *pier*, M. de Lesseps est reçu par l'agent du *South Eastern Railway*, qui le conduit à un wagon-salon que les directeurs de la Compagnie ont gracieusement mis à la disposition du président et de ses compagnons de route.

A quatre heures, le train se met en marche pour Londres.

Londres, 27 janvier.

Le train de Folkestone est entré en gare de Charing Cross à six heures du soir, et, lorsqu'il s'est arrêté au quai, le colonel Surtees, un des administrateurs de la Compagnie du *South Eastern Railway*, accompagné du *station-master* et de plusieurs hauts fonctionnaires, est venu saluer M. Ferdinand de Lesseps, qui lui a exprimé, au nom de tous les voyageurs, ses remerciements des attentions dont ils avaient été l'objet de la part de la Compagnie du chemin de fer.

Tandis que M. de Lesseps allait passer quelques heures chez un de ses amis, qui était venu le chercher à la gare avec sa femme, un des directeurs de la *Royal Mail Company* emmenait toute la délégation dans un restaurant, où il avait fait préparer un beau repas.

A neuf heures du soir, on se retrouvait à Waterloo-station, pour prendre le train de Southampton.

M. Colville, *chairman* de la *Royal Mail Company*, entouré de ses collègues du Conseil d'administration de cette Société, attendait à la gare M. de Lesseps et ses compagnons, pour lesquels M. Colville avait fait réserver un wagon-salon.

Dans l'entretien plein de cordialité qui a précédé le départ, M. de Lesseps a exposé en quelques mots, aux personnes présentes, l'objet de son voyage à Panama. Les assistants ont témoigné la plus vive sympathie à M. de Lesseps, et lui ont réitéré jusqu'au dernier moment les vœux les plus chaleureux pour l'œuvre du canal interocéanique, en lui affirmant leur confiance absolue dans le succès prochain de l'entreprise.

Au moment des adieux, on s'est donné rendez-vous à Panama, en 1889, pour l'inauguration du canal.

Southampton, 28 janvier.

Toute la ville est en émoi à l'occasion du passage de M. de Lesseps. Depuis plusieurs jours, en effet, on sait que des manifestations doivent être faites en son honneur, témoignant de l'intérêt avec lequel le commerce et l'industrie maritime de l'Angleterre suivent les progrès des travaux du canal de Panama.

Les abords de l'hôtel Radeley, où sont descendus les voyageurs, sont encombrés par la foule, car les journaux ont donné le programme des quatre heures qu'ils passeront dans la ville.

A dix heures précises, des voitures amènent à l'hôtel M. Coles, le maire de Southampton, et les *aldermen* (conseillers municipaux) en grand costume d'apparat.

M. Coles, dans le *speech* de bienvenue qu'il adresse à M. de Lesseps, montre combien la ville de Southampton compte sur une large part des avantages que le Canal interocéanique procurera au commerce et à la navigation.

Une demi-heure après, on introduit le président et les membres de la Chambre de commerce de Southampton, qui viennent présenter leurs souhaits à M. de Lesseps et lui remettre une adresse — en français — dont le texte a été publié plus haut.

M. de Lesseps, vivement touché de cet hommage, a répondu par quelques paroles de remerciements au Président et aux Membres de la Chambre de commerce, en leur déclarant qu'il est très ému de l'accueil chaleureux qui lui a été fait dans ce grand port et des témoignages si favorables exprimés pour le canal de Panama.

A peine a-t-il fini de parler, qu'on annonce le Président et une délégation de la Chambre de commerce de Portsmouth, qui viennent aussi remettre à M. de Lesseps une adresse empreinte des sentiments de vive admiration pour notre grand compatriote et pour ses œuvres. La délégation lui est présentée par M. Maurice Emmanuel, ancien Conseiller municipal de Portsmouth.

Puis se sont succédé en très grand nombre, les visites particulières. M. Bruandet, vice-consul de France, les consuls d'Espagne, de Belgique, de l'Equateur, M. A. Aldana, consul des Etats-Unis de Colombie, qui est venu se mettre à la disposition du président du canal intérocéanique, M. Herbert Guillaume, consul du Pérou, etc., ont présenté leurs hommages au Grand Français. En réponse à une adresse que lui a remise M. Guillaume, M. de Lesseps l'a prié de remercier le ministre du Pérou à Londres des vœux chaleureux qu'il lui faisait exprimer pour le succès de l'entreprise de Panama.

J'ai beaucoup d'amis au Pérou, a-t-il ajouté, et ce sera un des premiers pays que je visiterai dès que le Canal de Panama sera inauguré. Le Pérou est, d'ailleurs, une des premières nations qui bénéficieront de l'ouverture de la grande voie maritime américaine.

Mais, avec M. de Lesseps, on ne perd pas un seul instant. Le dernier visiteur ne fait que de partir, et le maire revient, avec les carrosses de la ville, chercher M. de Lesseps, pour lui faire parcourir à la hâte les quartiers les plus curieux de Southampton.

Cette promenade a dû être abrégée, car il fallait se retrouver au Town-Hall, où la corporation offrait un banquet de 200 couverts à M. de Lesseps et à ses compagnons.

Tous les membres de la Chambre des lords et de la Chambre des communes pour le district, les Présidents des sociétés de chemins de fer et de navigation, ayant leur centre à Southampton, les officiers supérieurs de l'armée et de la marine, les notables de la ville, les représentants de la presse de Londres et de Southampton étaient conviés à ce *lunch*, où le plus vif enthousiasme a été manifesté pour l'hôte qu'on honorait.

Au dessert, la série des discours, tradition respectueusement observée dans tous les banquets anglais, a commencé. Après les toasts de rigueur à la reine, au prince et à la princesse de Galles, aux autres membres de la famille royale, le maire, M. Coles, se lève et porte la santé de « notre hôte, le comte Ferdinand de Lesseps ». Son allocution, toute gracieuse et pleine d'allusions heureuses à la « prochaine réalisation de la glorieuse création du Canal de Paname », est ponctuée de fréquents et bruyants *hurrahs*.

La réponse de M. de Lesseps, prononcée d'une voix vibrante et émue, est entrecoupée d'innombrables *cheers* et se termine par une véritable ovation.

A l'issue du banquet, on se hâte pour aller gagner le paquebot. Sur tout le parcours, la population massée dans les rues, acclame M. de Lesseps, et la manifestation se continue, ardente, jusque dans le port, où les navires sont pavoisés, les équipages hissés sur les vergues ou rassemblés sur les ponts, poussant de vigoureux hurrahs.

Toutes les autorités de la ville accompagnent M. de Lesseps jusqu'à bord de la *Medway*, en rade, pour lui serrer une dernière fois la main et lui exprimer leurs vœux de bonne traversée et d'heureux retour.

A trois heures, la *Medway* lève l'ancre et fait route pour Colon, tandis que du bord et de terre on agite les mouchoirs, les chapeaux, aussi loin qu'on peut se voir.

Southampton, 29 janvier 1886.

Il serait impossible de se faire une idée de la réception vraiment royale que les autorités et la population ont faite à M. de Lesseps. Un détail curieux à ce sujet : jusqu'à une heure avancée de la journée, les carillons de toutes les églises ont sonné les motifs habituels en Angleterre pour les jours de fête.

D'autre part, la salle du *Guild Hall*, où a été donné le grand banquet offert par le *mayor*, Harry Coles, esquire, était magnifiquement ornée de trophées de drapeaux tricolores entrelacés de drapeaux anglais, de guirlandes et de fleurs.

Dans un des angles, on remarquait deux lances soudanaises ayant appartenu à l'infortuné Gordon-Pacha, dont la sœur, une résidente de Southampton, a fait don à la ville. En face, dans un grand cadre doré, un autographe de Napoléon III remerciant la municipalité d'une adresse qu'elle lui avait envoyée pour le féliciter d'avoir échappé à une tentative d'assassinat.

Enfin, sur la table, devant la place du maire, à la droite duquel M. de Lesseps était assis, l'emblème de Southampton, une petite rame en argent.

Cet ornement a fourni à M. de Lesseps le sujet d'un passage plein d'à-propos dans sa réponse au toast en son honneur, pensée gracieuse qui a soulevé un tonnerre d'applaudissements et de *cheers*.

Prenant cet attribut et le montrant aux convives, M. Ferdinand de Lesseps a dit :

Cette petite rame est le symbole des moyens primitifs de navigation. Le progrès de l'humanité lui a substitué la voile et celle-ci, à son tour, a été remplacée par la vapeur.

Southampton, ce port magnifique, s'est développé successivement par la rame, par la voile et par la vapeur. Il sera un des grands clients du Canal de Panama, un des grands navigateurs du Pacifique, et il verra ainsi s'accroître sa prospérité.

Voici la liste, traduite, des toasts que chaque convive avait à sa place à côté du menu :

Le maire. — *A la Reine.*

Le maire. — *Au Président de la République française.*

Le maire. — *Au prince et à la princesse de Galles et aux autres membres de la famille royale.*

M. l'alderman Driver, J. P. — *A l'évêque et au clergé du diocèse, ainsi qu'aux ministres de tous les cultes.*

Réponse par le révérend A. N. Obbard et par le révérend chanoine Scannel.

Le maire. — *A M. de Lesseps, notre hôte distingué, en lui souhaitant tout succès pour son importante entreprise.*

Réponse par M. Ferdinand de Lesseps.

M. le conseiller Falvey. — *A l'armée, à la marine et aux forces de la réserve.*

Réponse par le colonel Stotherd, R. E., le vice-amiral sir J. E. Commerell, V. C. K., C. B., M. P., et le major Bauce, J. P.

Le conseiller Bishop (ancien maire). — *Aux députés du bourg.*

Réponse par M. A. Giles, M. P., et le vice-amiral sir J. E. Commerell, V. C. K., C. B., M. P.

M. l'alderman Dunlop, J. P. — *Aux Compagnies publiques se rattachant à la ville et au port de Southampton.*

Réponse par l'honorable Ralph Dutton, par M. Stewart Mac Naghten et par l'alderman Savory (de Londres).

M. le sheriff Brown. — *A la Presse.*

Ce qui a le plus frappé tous ceux qui ont eu l'honneur d'approcher et de voir M. Ferdinand de Lesseps, c'est sa bonne santé, sa verdeur, son affabilité et l'enthousiasme communicatif qui l'anime lorsqu'il parle de ses entreprises.

Ici, à Southampton, on ne doutait pas de la possibilité du percement de l'isthme américain, mais il y avait encore des hésitations quant à la marche des travaux.

Depuis le passage de M. de Lesseps, les doutes sont dissipés, et, par sa loyauté bien connue, la simplicité lumineuse de ses explications, il a fait passer dans tous les esprits la conviction de l'ouverture du canal de Panama à l'époque prévue. Quant à l'avenir réservé à cette entreprise, tout le monde, ici, était à l'avance convaincu.

Extrait du « Times » de Londres.

Le départ de M. Ferdinand de Lesseps, avec une escorte d'hommes de science de différentes contrées du continent, qui a eu lieu hier de Southampton par le steamer *Medway*, de la *Royal Mail Company*, sous le commandement du capitaine W. W. Herbert, a été l'occasion d'un cordial accueil fait au grand ingénieur. Il est arrivé de Londres par le train de marée, mercredi soir, et il est descendu à l'hôtel Radley.

Plusieurs personnages distingués, Français et Anglais, les escortaient pour assister à leur départ et dire adieu aux voyageurs.

Hier matin, à neuf heures et demie, M. H. Guillaume, consul du Pérou à Southampton, désigné spécialement, rendit visite à M. de Lesseps à l'hôtel Radley, et lui remit une adresse en français. (*Nous en avons publié plus haut le texte.)*

M. de Lesseps a répondu qu'il savait parfaitement bien les avantages que le Canal apporterait au Pérou, en lui évitant l'immense voyage par mer autour du cap Horn. Il a dit qu'il avait beaucoup d'amis et de connaissances au Pérou et que ce serait la première contrée qu'il visiterait dès que le Canal serait ouvert.

Le colonel Pastor, consul du Mexique à Southampton, M. Aldana, consul de Colombie, et M. Blanco, consul du Vénézuéla, ont présenté leurs compliments à M. de Lesseps.

Le maire et la corporation de Southampton se réunirent dans les bureaux de la municipalité à dix heures, et après avoir revêtu leur costume d'apparat, se rendirent en voiture à l'hôtel Radley, où une réception eut lieu dans l'un des vastes salons. M. de Lesseps a été présenté au maire par son secrétaire, et a serré la main à chacun des messieurs qui entraient dans le salon. Le maire, au nom de la municipalité, a souhaité une cordiale bienvenue à M. de Lesseps, ainsi que l'aide de Dieu pour hâter sa gigantesque entreprise.

Son Honneur a ensuite présenté M. G. E. Le Feuvre, président de la Chambre de commerce de Southampton, qui était accompagné de M. P. Stuart, secrétaire de la même chambre, et de plusieurs des directeurs.

M. Le Feuvre a adressé un discours en français à M. de Lesseps, et M de Lesseps lui a répondu par quelques phrases courtes. Il a dit qu'il avait un travail très simple à faire, creuser une tranchée dans la terre pour y introduire l'eau ; qu'il était le champion de la paix et de la civilisation, et que, quoi qu'il se fût déjà heurté à l'opposition du peuple anglais, il avait néanmoins essayé de vaincre et qu'il avait enfin réussi. Il se sentait vivement touché des éloges qu'on venait de lui adresser et de la réception très flatteuse dont il avait été l'objet.

Une députation de la Chambre de commerce de Portsmouth, composée de M. W. Payne, directeur de la Banque nationale des provinces d'Angleterre, trésorier de la Chambre ; de M. James Griffin, J. P., et de M. Walter Helby, deux vice-présidents, fut alors présentée à M. de Lesseps. M. Griffin lut une adresse de félicitations. L'adresse était signée de M. J. Bonham Carter, président de la Chambre de commerce de Portsmouth, qui n'avait pu prendre part à la réception.

La réception terminée, M. de Lesseps et sa suite accompagnés des membres de la municipalité furent conduits en voiture par les principales rues de la ville à l'hôtel de la Cour des comptes (*Audit House*), où un lunch avait été préparé. L'entrée de la salle ainsi que l'escalier étaient décorés de drapeaux et de plantes et les membres de la brigade de pompiers de la ville, en grand uniforme, formaient une garde d'honneur de chaque côté pendant que les invités se rendaient à la salle du banquet.

Le maire, M. Harry Coles, présidait entouré de M. de Lesseps et de tous les membres de sa suite, du baron Montagu, de sir Frederick Fitzwygram, membre du parlement pour South Hants, de M. A. Giles et de l'amiral Sir J. E. Commerell, députés de la circonscription, de l'honorable Ralph Dutton, président de la Compagnie du South-Western Railway, de M. Stuart Mc Naghten, président de la Compagnie des docks de Southampton, des principaux fonctionnaires de diverses Compagnies commerciales en relation avec la Ville, des membres de la municipalité, des Directeurs de la Chambre de Commerce, des Consuls étrangers et de beaucoup d'autres hôtes de distinction. Le maire ayant porté la santé de M. de Lesseps vers la fin du banquet, celui-ci se leva, et au milieu des acclamations répétées exprima en quelques phrases énergiques dites en français, tout le bonheur qu'il ressentait en ce moment.

La liste des toasts a commencé par la santé de la reine, suivie par le toast au Président de la République française et les autres toasts d'usage ; le maire s'est levé pour proposer un toast à « M. de Lesseps, « notre hôte distingué, en souhaitant le plus grand « succès à son importante entreprise ».

Il a dit qu'ils espéraient tous sincèrement qu'il traverserait l'Océan sans danger, et qu'il verrait la grande œuvre qu'il avait créée menée à bonne fin. (Applaudissements). Le succès de la grande entreprise, le Canal de Suez, et d'autres travaux auxquels est associé le nom de de Lesseps, recommandent le toast à leur sympathie et il se réjouissait, avec toutes les personnes présentes, de ce que cet homme distingué eût choisi Southampton ce jour-là comme son port de départ. (Grandes acclamations.)

M. de Lesseps, en se levant pour répondre, a été accueilli par plusieurs salves d'applaudissements renouvelées. Il n'a parlé que pendant deux minutes seulement, en répétant l'expression de ses plus chaleureux remerciements, pour la bienveillante réception qu'on lui avait faite durant toute la journée.

Lord Montagu a proposé ensuite, en quelques termes flatteurs, la santé du maire, à l'hospitalité duquel ils

étaient très redevables. Ils venaient d'entendre dire à M. de Lesseps qu'il considérait le port de Southampton comme le meilleur point de départ pour l'Australie, et cette déclaration ils la devaient au maire qui avait fourni l'occasion de l'exprimer. Il espérait que le Canal de Panama serait la prochaine grande route entre l'Angleterre et le grand empire d'Australie.

Le maire a brièvement exprimé ses remerciements et quelques autres toasts ont suivi, portés par les délégués des villes voisines et d'autres notabilités.

Les visiteurs ont ensuite été accompagnés en voiture par le maire et la municipalité aux docks, où ils se sont embarqués sur un navire spécial, à deux heures, pour se rendre à bord du *Medway*, qui attendait dans la rivière, d'où il est parti peu après pour Colon. De grandes acclamations ont été échangées au départ du navire.

Les cloches des églises paroissiales ont sonné de joyeux carillons depuis les premières heures du matin.

Extrait de la « Shipping Gazette »

M. F. de Lesseps, qui est en route pour l'isthme de Panama où il va inspecter les opérations se rattachant au percement du Canal, est arrivé à Charing Cross, mercredi dans l'après-midi, et peu après il est parti pour Southampton où il s'est embarqué pour Colon.

Jeudi matin, le distingué visiteur a reçu la visite à son hôtel, à Southampton, du maire et de la municipalité de la ville, des présidents des chambres de commerce de Southampton et de Portsmouth et d'un grand nombre de négociants influents, de commerçants et d'autres notabilités. Le maire de Southampton, M. H. Coles, a souhaité à M. de Lesseps une cordiale bienvenue et le président de la chambre de commerce de Southampton, M. J. Le Feuvre, lui a présenté une adresse dans laquelle l'espoir était exprimé que l'entreprise du Canal de Panama serait un aussi grand succès que la grande œuvre qui a été menée à bien à travers l'isthme de Suez, et qu'on pouvait s'attendre à ce qu'elle apporterait un bénéfice permanent à la race humaine.

Le port de Southampton, continuait l'adresse, était particulièrement intéressé à l'entreprise, d'autant plus que les bâtiments de la Royal Mail Steamship Company qui y avaient leur point d'attache, seraient à même, une fois le Canal achevé, de transporter des cargaisons de l'Atlantique au Pacifique sans rompre charge.

La Chambre de commerce comptait que les travaux si bien commencés pourraient être continués, puis achevés sous des auspices également favorables, et souhaitait à M. F. de Lesseps un bon voyage et un heureux retour.

En réponse, M. F. de Lesseps a dit qu'il éprouvait la plus grande des satisfactions à recevoir ce témoignage de confiance dans son entreprise, de la part des représentants d'un centre maritime aussi important que Southampton. Ils devaient chasser de leurs esprits les rapports mis en circulation pour nuire à l'entreprise pour laquelle, a-t-il dit, sa confiance était aussi ferme que jamais, et dont l'utilité sans limites serait facilement démontrée par une expérience de très peu d'années.

Puis, M. F. de Lesseps a été invité à déjeuner par le maire et les autorités municipales; au nombre des autres invités étaient lord Robert Montagu, M. Giles, membre du Parlement; l'amiral Commerell, membre du Parlement; l'honorable Ralph Dutton, le colonel Stotherd, l'Alderman Savory, de Londres, et M. S. Mac Naghten.

En réponse à une courte allocution de bienvenue aux hôtes en général, prononcée par le maire, M. F. de Lesseps a dit qu'il éprouvait la plus grande satisfaction d'assister à cette réunion. Il avait, à l'un de ses côtés, un représentant de la vie municipale en Angleterre et à l'autre un représentant de l'aristocratie britannique, lord R. Montagu, et cela seul suffit pour montrer comment toutes les classes de ce pays ont travaillé ensemble pour le bien commun; c'était au moins un signe pour ne pas dire plus, du sentiment général qui a prévalu dans toute l'Angleterre et qui a tant fait pour aider le travail du self-government local.

Le système de gouvernement local qui existait en Angleterre et dans cette nouvelle Angleterre au-delà des mers — l'Australie — était l'admiration de tous dans le Monde, et il croyait sincèrement que l'adoption et le développement de pareilles institutions dans chaque pays, en tenant compte des circonstances spéciales, contribuerait grandement au bonheur du genre humain.

En répondant au toast porté à sa santé, M. de Lesseps a dit qu'il était heureux avant de partir pour Panama, de présenter ses remerciements pour la réception qu'il avait eue de la ville de Southampton, qu'il considère comme une des principales sources de revenu pour le Canal. Il se croyait autorisé à dire que le succès qu'avait obtenu le Canal de Suez serait le même pour Panama, et c'était pour lui une source d'étonnement de voir que le peuple anglais ne s'avançait pas plus franchement après l'expérience de Suez, pour seconder cette nouvelle entreprise. Le Canal de Suez avait été fait, non pas simplement avec l'argent des grands capitalistes, mais encore avec les économies des paysans français, des gens en service, des petits commerçants et d'autres personnes de cette classe, qui récoltent maintenant leur récompense. Un grand nombre des souscripteurs du Canal de Panama étaient de la même classe, et il croyait qu'ils trouveraient un placement aussi avantageux. Il remerciait de tout cœur les autorités de Southampton pour la réception qu'elles lui avaient faite.

Lorsque la liste des toasts fut épuisée, M. de Lesseps a prononcé encore quelques paroles de remerciements, puis la société s'est rendue aux docks, d'où elle a été conduite par un bateau-pilote à vapeur à quelque distance dans la rivière, à bord du vapeur « Medway » de la Royal Mail, où M. de Lesseps avait pris passage. L'éminent invité partit avec ses hôtes au milieu de nombreuses marques d'estime et de cordialité, et le « Medway » descendit la rivière Solent peu après trois heures. Le plus grand intérêt a été témoigné par le peuple de Southampton à la visite de M. de Lesseps, et il a été acclamé à maintes reprises à son passage à travers la ville.

Extrait du « Gaulois »

(Dépêche de Southampton)

Le maire et les membres du conseil municipal de Southampton, en grand costume de gala, se sont rendus, avec les présidents des chambres de commerce de Southampton et de Portsmouth, que conduisait M. Maurice Emmanuel, ancien conseiller municipal de cette dernière ville, à l'hôtel Radeley, pour présenter à M. de Lesseps leurs souhaits de bienvenue. Sont venus ensuite rendre visite au Grand Français : les consuls de France, de Colombie, du Pérou, du Venezuela, du Guatemala, de l'Equateur, d'Haïti, d'Espagne et de Belgique.

Le maire de Southampton est monté ensuite en voiture avec M. de Lesseps et lui a fait visiter une partie de la ville. Il l'a conduit à l'hôtel de ville, où un banquet de deux cents couverts était préparé.

A ce banquet ont assisté les membres de la Chambre des lords et de la Chambre des communes, tous les présidents des grandes Compagnies de chemins de fer et de navigation attachés au district de Southampton, les représentants officiels de l'armée et de la marine royale, les délégués de la presse de Londres, de la presse locale et les notabilités de la ville.

Au dessert, plusieurs discours enthousiastes ont été prononcés. M. de Lesseps, visiblement ému, y a répondu avec une éloquence heureuse.

M. de Molinari, correspondant de l'Institut de France, qui se trouvait en Angleterre et qui se joindra aux voyageurs accompagnant M. de Lesseps jusqu'à Panama, a pris la parole au nom de la Presse française, à laquelle les orateurs précédents avaient adressé les éloges les plus flatteurs.

M. de Molinari a été couvert d'applaudissements lorsqu'il a dit en terminant : « Non, M. de Lesseps n'est pas un vieillard et il ne vieillira pas, car il est immortel ! »

A la sortie du banquet, une foule considérable a salué le Grand Français de hourras frénétiques, hourras qui se sont continués sur toute la longueur du parcours et jusque dans le port, où tous les équipages des navires, hissés sur les vergues ou montés sur les ponts, ont salué l'illustre voyageur.

Les autorités de la ville ont conduit M. de Lesseps jusqu'à bord du *Medway*, en rade, et ne l'ont quitté qu'au moment du départ, où les vivats enthousiastes se sont renouvelés.

Le *Medway* a levé l'ancre à trois heures.

Dépêche de l'Agence Havas

Southampton, 28 janvier.

M. de Lesseps est parti ce matin pour Panama. Il a déjeuné avec le maire, et a reçu plusieurs consuls étrangers. Il a reçu aussi des adresses des Chambres de commerce de Southampton et de Portsmouth.

M. de Lesseps, répondant à ces adresses, a dit que l'objet du Canal de Panama n'était pas politique, mais uniquement commercial.

SUEZ ET PANAMA

Extrait du « Petit Journal »

M. Ferdinand de Lesseps s'embarquera, demain jeudi, 28 janvier, à Southampton, se rendant à Colon, où il va inaugurer la période finale d'exécution du Canal de Panama.

Ce voyage suscite, en France et à l'étranger, un vif intérêt, car il donne à tous ceux qui suivent avec sollicitude les progrès de cette œuvre, à la fois patriotique et grandiose, la certitude absolue du prochain achèvement des travaux.

M. de Lesseps a, en effet, invité les chambres de commerce de Marseille, de Bordeaux, du Havre, de Rouen, de Manchester, de Hambourg, etc., à désigner un délégué pour l'accompagner dans l'isthme, afin de juger sur place de tout ce qui a été fait jusqu'ici, de ce qui reste à faire avant l'inauguration du Canal.

Cette nouvelle, dont la portée n'échappera à personne, nous rajeunit de vingt ans et reporte naturellement notre pensée à l'année 1867, où Ferdinand de Lesseps, qui se consacrait alors exclusivement au succès de l'entreprise du Canal de Suez, partait pour l'Egypte, emmenant aussi des délégués des chambres de commerce des principaux ports du monde pour constater l'état d'avancement des travaux du canal égyptien.

A cette époque, il était de mode de s'acharner contre l'œuvre de celui que Gambetta salua du surnom de Grand Français.

S'il s'agissait du Canal de Suez ou de M. de Lesseps, le Français, avec son esprit léger et sceptique, le Parisien, avec sa blague, riaient de l'œuvre et de l'homme. L'œuvre était irréalisable, disaient-ils ; l'homme était un audacieux, un esprit chevaleresque et ardent, qui poursuivait un rêve glorieux pour la France.

Avait-on affaire à un étranger, à un Anglais surtout, celui-ci, avec sa morgue native, sa froideur positive, affirmait que le canal était une spéculation fatale pour ceux qui y avaient engagé des fonds, que M. de Lesseps était un fou ou bien un filou !

Et pourtant nous savons tous comment M. de Lesseps, fidèlement soutenu par ses actionnaires qui, eux, avaient la foi et une foi inébranlable, alla de l'avant.

En 1867, cependant, son voyage en Egypte pour inaugurer la période d'exécution finale des travaux, le concours des représentants du commerce international, causèrent une certaine impression. Il ne s'agissait donc plus d'une plaisanterie ? Il y avait donc réellement un canal ?

Mais, ainsi qu'on l'entend dire quelquefois au sujet de Panama par des esprits chagrins, ou ignorants, ou jaloux, on ajoutait : « Il sera impossible de terminer le canal ; les sables, au fur et à mesure de leur extraction, donneront lieu à des glissements qui combleront la tranchée faite ; l'ardeur du soleil fera évaporer l'eau introduite et ne permettra jamais d'avoir une profondeur suffisante ; la différence de niveau entre les deux mers engendrera un tel courant que la navigatiou sera impossible ; jamais il ne passera assez de trafic, — si malgré tout le canal se fait, — pour rémunérer le capital engagé... »

Deux ans après le retour de M. de Lesseps et des délégués des chambres de commerce, le Canal de Suez était ouvert à toutes les marines, et, quant à son succès financier, il suffit de voir à la cote de la Bourse ce que valent les actions émises à 500 francs et les obligations émises à 280 fr. : les premières valent 2,200 fr. ; les secondent valent 580 fr.

Dans quelques jours, le Grand Français sera en route pour Panama, aussi actif, aussi vaillant qu'il l'était il y a vingt ans.

Bien souvent on s'émerveille de la facilité avec laquelle ce vieillard toujours vert entreprend des voyages qui font hésiter tant d'autres hommes plus jeunes que lui.

Cela tient à ce qu'il est toujours prêt, toujours simple, et qu'il ne s'embarrasse pas d'entraves inutiles.

Qu'il fasse la moitié du tour du monde, ou qu'il aille à Bruxelles ou à Londres, il n'emporte qu'une petite valise pas plus grande qu'il ne faut pour mettre dans le filet du wagon et qui lui sert depuis trente ans.

Et pourtant il emporte tout ce dont il a besoin, jusqu'à son encrier, — un compagnon qui ne le quitte pas depuis un quart de siècle, — bien modeste, le classique encrier en verre avec un doigt de gant pour tenir le bouchon et empêcher que l'encre ne se répande dans les cahots de la route.

Mais, si l'homme est resté le même, que de changements autour de lui depuis vingt ans !

En 1867, il quittait son appartement au troisième du n° 9 de la rue Richepanse, cet appartement où fut commencée cette œuvre immortelle du Canal de Suez. Il n'avait alors pour toute famille que ses deux fils, MM. Charles-Aimé et Victor de Lesseps, devenus, depuis ses collaborateurs intimes dans ses grandes entreprises.

Aujourd'hui, il est entouré d'une compagne dévouée

et d'une douzaine de jeunes enfants dont les Parisiens sont fiers de voir les hardiesses équestres aux Champs-Elysées ou au bois.

Enfin, il quitte un hôtel de l'avenue Montaigne, qu'il habite depuis quelques mois et dont l'acquisition a été racontée par M. de Lesseps lui-même à l'assemblée générale de topographie de France, tenue le 8 novembre dernier dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne.

Répondant aux calomnies et aux attaques dont il était alors l'objet, M. de Lesseps s'exprimait ainsi :

Il y a une chose qui m'a été des plus sensibles, parce que, présentée avec perfidie, cette attaque a quelque apparence de vérité : c'est quand on dit que j'ai pris 600 millions en France pour faire le canal de Suez et que j'ai emporté cet argent à l'étranger.

Il est évident que le canal de Suez n'est pas en France. Eh bien ! savez-vous ce qu'il a rapporté à la France, le canal de Suez, jusqu'ici ? Un milliard 250 millions ; j'ai donné la note exacte de ce résultat chiffré au gouvernement. Et c'est pour cela, d'ailleurs, qu'à chaque naissance d'un de mes enfants, je lui achète des actions de Suez ou de Panama.

Les 100,000 francs de la dot de ma femme, que j'ai placés en actions de Suez le jour de mon mariage, représentent aujourd'hui 2 millions.

Ainsi, c'est 1 milliard 250 millions que nous avons rendu à la France avec l'intérêt d'argent, avec les machines que nous avons achetées en France, avec le payement des intérêts, avec le bénéfice des actions et obligations. Et c'est là un fait positif, mathématique ; et, quand on m'accuse d'avoir envoyé l'argent de la France à Suez, je réponds que cet argent est revenu en France décuplé (et ce n'est pas fini), et que ce sera la même chose pour Panama ; ce que nous allons dépenser à Panama rapportera 2 ou 3 milliards à notre pays.

Tout ce que j'ai, je ne l'ai pas gagné autrement. J'ai quitté la diplomatie avec une dette de 30,000 francs à mon banquier. J'avais été ambassadeur de France en Espagne et à Rome, où j'avais dépensé ce que je pouvais avoir ; c'est en travaillant au canal que j'ai pu acheter enfin une maison, un hôtel, qu'on ne m'enviera pas, parce que c'est le fruit de ma peine.

J'ai campé toute ma vie ; il est bien juste que j'aie un logis maintenant.

Son logis, sa famille, il les laisse pour ouvrir la phase finale de l'exécution du canal de Panama.

Dans trois mois, il sera revenu parmi nous avec les délégués des chambres de commerce, qui auront vu l'état des travaux et les chantiers où des entrepreneurs de toutes nationalités sont à l'œuvre, avec un matériel et un personnel considérables, pour terminer leur tâche en 1889, comme ils s'y sont obligés par leurs contrats.

Lorsque les représentants des intérêts commerciaux de Marseille et de Bordeaux, de Southampton, de Hambourg et de New-York, racontant ce qu'ils ont vu, viendront confirmer, avec l'autorité impartiale de leur caractère, la certitude du succès du canal de Panama, les dernières préventions disparaîtront, les attaques et les calomnies tomberont devant des faits accomplis, et *Panama* aura renouvelé *Suez*.

Nous saluons avec enthousiasme et admiration le départ du Grand Français, qui va donner le dernier coup de main pour le percement de l'isthme américain, et dont le retour sera comme le signal précurseur de la période fructueuse de l'exploitation.

La France suit avec une patriotique émotion l'étape finale de cette entreprise, qui ajoutera au rayonnement de sa gloire, et nous joignons nos vœux les plus chaleureux à tous ceux qui sont formés, pour Ferdinand de Lesseps, dans le pays tout entier.

Thomas Grimm.

LA VEILLE DU DÉPART

Extrait du « Gaulois ».

A l'heure où paraîtront ces lignes, M. F. de Lesseps aura quitté Paris. Après son fils Charles, qui s'est embarqué il y a quinze jours, le voilà qui va, à son tour, jaloux de son œuvre, constater sur les lieux l'état des travaux et l'installation des gigantesques extracteurs qu'on a envoyés là-bas.

Quand je me suis présenté hier chez M. F. de Lesseps pour lui faire mes vœux d'heureux voyage et de prompt retour, je l'ai trouvé calme et tranquille, sûr de lui, et avec cette sérénité qui est le propre des grandes pensées appliquées aux grandes œuvres.

— Vous venez à temps, mon ami : j'allais sortir. Le but de votre visite, je le sais, est de me questionner sur mon départ de demain ; je vais vous satisfaire. Je fais ce voyage en 1886, trois ans avant l'ouverture de Panama. Au moment de quitter Paris, je n'éprouve que l'émotion d'une seconde première. Je m'explique : en 1867, je quittai Marseille pour aller à Port-Saïd. A cette époque-là, plus encore qu'aujourd'hui, on racontait qu'il n'y avait jamais eu ni une seule drague ni un seul excavateur ; que jamais le canal de Suez ne serait exécuté ; que c'était une vaste plaisanterie ; que j'étais un fou dangereux, et tellement fou que je n'hésitais pas à demander à un certain nombre de chambres de commerce de m'accompagner, pour voir inaugurer avec moi la période d'exécution finale du Canal de Suez.

» Sur les 75 millions de mètres cubes qu'il fallait enlever pour creuser le Canal, 5 millions environ avaient été retirés, et lorsque je disais : « Le cube à enlever n'est rien ; le tout, c'est l'installation du matériel, » je disais, en même temps, que les 70 millions de mètre cubes seraient enlevés en deux ans ; mais les gens polis me répondaient par un sourire d'incrédulité ; les autres répétaient derrière mon dos : « Ce pauvre « Lesseps est, décidément, plus fou que nous ne le sup- « posions. »

« Cependant, les délégués des chambres de commerce revinrent en racontant ce qu'ils avaient vu ; et, dix-huit mois après, les 70 millions de mètres cubes étaient enlevés, et soixante navires passaient d'une mer dans l'autre.

« En partant pour Panama, je recommence exactement le même voyage que j'ai entrepris il y a dix-neuf ans, c'est-à-dire que je m'en vais dans les mêmes conditions exactement. Comme pour Suez, je serai accompagné des délégués des chambres de commerce de France, d'Angleterre, d'Allemagne, des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, délégués dont je vais faire la connaissance à Southampton, en m'embarquant avec eux. Je ne leur demanderai, à leur retour, que de raconter ce qu'ils auront vu. Et moi-même, quand je serai revenu, c'est-à-dire dans soixante jours, j'aurai trois ans pour enlever les cent millions de mètres cubes nécessaires pour que le Canal de Panama livre libre passage aux bâtiments allant du Pacifique à l'Atlantique et *vice-versa*.

« Voilà tout ce que j'ai à vous dire et voilà pourquoi vous me voyez si peu ému. Une première expérience

est là, qui répond victorieusement à toutes les attaques dirigées contre le fou ! »

Je quittai M. de Lesseps, qui me fit promettre de venir lui dire au revoir à la gare, avec les quelques amis qui l'accompagneront jusque-là.

FRÉDÉRIC GILBERT

REVUE DE LA PRESSE

Figaro

Nous est avis que l'éminent fondateur du Canal de Suez, Ferdinand de Lesseps, a fait acte de haute intelligence en s'adressant aux Chambres de commerce de nos principales villes et en les conviant à désigner chacune un délégué pour accompagner à Panama, dans son inspection des travaux, le vaillant président du Canal interocéanique.

Quel plus loyal appel peut-il être fait à la lumière, à la manifestation de la vérité ?

Attendons. S'il est reconnu et constaté une fois de plus, dans quelques mois, avec une autorité devant laquelle tous les Français devront s'incliner, que l'exécution de l'œuvre n'est nullement au-dessus des forces humaines, qu'elle est entrée en voie de pleine et rapide exécution, les actions retourneront d'abord au pair, puis feront prime.

Entre temps, il est certain que l'échéance imminente du versement de 125 francs par action ne saurait peser sur les cours. Chaque actionnaire a fait provision des ressources nécessaires pour remplir religieusement ses engagements.

Chacun fait son devoir au Panama. M. Charles de Lesseps est déjà en route ; son père, accompagné des dignes représentants de nos grandes cités commerçantes, ne tardera pas à partir.

Que de souhaits attachés à la proue du navire qui portera cette haute commission.

Le Voltaire

Le départ de M. Charles de Lesseps, accompagné d'éminents ingénieurs ; l'annonce du voyage de M. Ferdinand de Lesseps, escorté par les délégués de chambres de commerce, et l'inauguration de la période d'exécution finale sont autant de faits favorablement commentés sous le péristyle de la Bourse.

La Journée

C'est ce matin que le comte Ferdinand de Lesseps quitte Paris par le train de neuf heures quarante minutes (gare du Nord). Il va rejoindre à Panama son fils Charles, dont *la Journée* a annoncé le départ il y a trois semaines.

Nos lecteurs, qu'ils soient ou non actionnaires de la Compagnie, seront certainement heureux de trouver dans *la Journée* le beau portrait du Grand Français, tel qu'il était la veille de son départ, c'est-à-dire plein de force et de verdeur, et prêt à affronter gaillardement, avec une ardeur toute juvénile, malgré ses quatre-vingts ans, les fatigues du voyage.

Son absence durera deux mois en tout. Un des ingénieurs de sa suite nous enverra, de chacun des chantiers visités, des croquis et des notes, grâce auxquels *la Journée* tiendra le public français au courant des faits et gestes de l'illustre octogénaire ainsi que des principaux événements de son voyage.

Constitutionnel

M. de Lesseps, qui part le 28 janvier pour Panama, a offert aux Chambres de commerce des grandes villes de France de désigner chacune un délégué pour l'accompagner dans ce nouveau voyage d'exploration. Chaque délégué, représentant une région distincte, et parfaitement imbu des besoins et des ressources de l'industrie et du commerce qui l'a élu, renseignerait ses pairs sur les mesures qu'il faut adopter dès à présent, si l'on veut profiter des bénéfices du Canal dès qu'il sera ouvert à la navigatian. On sait que l'ouverture du Canal de Suez a été, pour le commerce français, une véritable surprise. Personne n'avait cru à l'achèvement des travaux, et personne ne s'était préparé à en profiter. Ce sont les Anglais qui ont été les premiers en mesure de lancer leurs navires dans la nouvelle direction, et, comme toujours, de réaliser le bénéfice de l'innovation. Espérons que, cette fois, grâce à l'expérience faite à Suez, nous serons en mesure à Panama, et félicitons M. de Lesseps de l'excellente idée qu'il vient d'avoir de s'adjoindre des industriels et des commerçants.

Moniteur universel

Ainsi que nous l'avons dit, on annonce le prochain départ de M. F. de Lesseps pour Panama. Il doit être accompagné d'un certain nombre de délégués des chambres de commerce.

On ne saurait trop louer M. de Lesseps de cette initiative intelligente et hardie, où nous le retrouvons tel que nous l'avons toujours connu. Nous verrons comment s'y prendront les adversaires du Canal pour contester les affirmations de la compagnie, quand ces affirmations seront confirmées par le témoignage unanime des compagnons de route que les chambres de commerce françaises et étrangères auront donnés à M. F. de Lesseps.

Paris

M. F. de Lesseps va se mettre en route de nouveau. Le grand et infatigable Français va promener sa verte et vigoureuse vieillesse au delà de l'Océan. Il va réconforter de sa présence, de son ardeur, de ses encouragements, les travailleurs du Canal de Panama.

Tous les Français doivent désirer l'heureuse terminaison du percement du Canal de Panama, qui est l'œuvre d'ingénieurs français et de capitaux pour la plupart français. Tous doivent désirer que les avantages qu'il créera aux affaires commerciales et industrielles soient surtout sensibles chez eux. Tous, par conséquent, doivent applaudir à la lettre de M. F. de Lesseps aux Chambres de commerce et souhaiter que l'heureux achèvement du Canal, qui n'est pas douteux, ne nous trouve pas désarmés en face de concurrents mieux avisés.

Journal des actionnaires

Le *Journal des actionnaires* reproduit la lettre de M. Ferdinand de Lesseps aux Présidents des principales Chambres de commerce de France et en fait ressortir en ces termes la portée :

Ce qui frappera, tout d'abord, l'attention, c'est que M. F. de Lesseps déclare qu'il se rend à Panama « afin d'inaugurer la *période finale d'exécution* du Canal maritime ».

Pour donner à cette démarche tout l'éclat et le retentissement possibles, l'illustre président convie

l'élite du monde commercial européen a l'accompagner. Les délégués de nos Chambres de commerce et les représentants des pays étrangers qui vont faire le voyage avec lui seront des témoins impartiaux qui pourront faire connaître à leur retour l'état de l'entreprise, le degré d'avancement de ses travaux, la durée probable nécessaire à son achèvement.

Ce grand acte suggère une réflexion bien simple que presque tout le monde a déjà faite. Si, comme le prétendent les adversaires de la Compagnie, l'œuvre était inexécutable, si elle n'avait reçu jusqu'à présent qu'un insignifiant avancement, si l'impossibilité de la terminer était évidente. M. de Lesseps inviterait-il les présidents des Chambres de commerce et les délégués étrangers à se transporter dans l'Isthme? Provoquerait-il une enquête si solennelle s'il devait en ressortir la condamnation de ses efforts et la constatation de l'impuissance de la Compagnie?

C'est parce que M. de Lesseps sait qu'il peut montrer aux représentants du commerce européen des résultats certains, qu'il sollicite leur témoignage. On ne saurait opposer de réponse plus décisive aux dénigrements si violents élevés depuis quelque temps contre la Compagnie. En outre, cette enquête exercera une grande influence sur l'esprit public. Les affirmations de la Compagnie, les informations même les plus véridiques de la presse ne sauraient avoir le poids et l'autorité d'une déclaration collective des Présidents de Chambres de commerce et des représentants étrangers attestant que dans un temps peu éloigné le Canal interocéanique pourra être ouvert à la navigation.

M. F. de Lesseps a été devancé dans l'isthme par son fils, M. Ch. de Lesseps, vice-président de la Compagnie, et par MM. Jacquet, inspecteur général des ponts et chaussées; Boyer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur des travaux à Panama, et E. Martin, secrétaire général. Ces messieurs, ainsi que plusieurs ingénieurs et agents de la Compagnie, sont partis le 6 janvier.

Ces déplacements, coïncidant avec le voyage de M. de Lesseps, indiquent bien qu'il s'agit d'imprimer à l'œuvre une impulsion définitive.

Pendant ces derniers mois, les travaux ont été poursuivis avec toute l'activité que permettait la saison des pluies.

Il y a quelques semaines, M. Jacob, ministre des Etats-Unis à Bogota, a exprimé le désir de visiter les travaux du Canal. L'ingénieur de la Compagnie l'a guidé dans son excursion, et a principalement attiré son attention sur les chantiers de Bohio-Soldado et de Gatun. Après cet examen, M. Jacob a adressé au représentant de la Compagnie la déclaration suivante :

« Vous pouvez être certain, monsieur, que mon impression est très favorable à votre œuvre ; les travaux effectués, dont j'apprécie la valeur, représentent bien la somme qui a été dépensée, et si certaines gens vous reprochent vos installations et vos hôpitaux, je puis vous dire qu'à mon sens vous avez très sagement agi.»

A la dernière réunion des actionnaires, M. de Lesseps constatait que, depuis sa fondation jusqu'à présent, la Compagnie avait traversé sa phase préparatoire. Les études, la formation du matériel indispensable à une si vaste entreprise, le recrutement de son personnel, l'organisation de ses chantiers exigeaient beaucoup de temps et de soins. Aujourd'hui, tout est prêt pour entrer dans la période d'exécution accélérée. Les prochains exercices seront signalés par l'avancement rapide de l'œuvre.

Les actionnaires apprécieront ces faits et persisteront dans leur confiance. On ne saurait leur rappeler trop souvent l'exemple du Canal de Suez, qui, contesté jusqu'à la veille de son inauguration, est actuellement une splendide eetreprise. Des destinées non moins brillantes sont réservées au Panama.

Journal du Crédit public

Pour que la lumière se fasse pleine et entière sur tous les points que soulève la grande question du Canal interocéanique, l'illustre fondateur vient de prendre le parti le plus judicieux et le plus décisif. Il a invité les chambres de commerce, à désigner les délégués qui, vont se rendre avec lui sur les lieux pour tout voir et tout juger par eux-mêmes. On ne saurait porter plus loin l'application du principe d'examen et d'investigation loyale et sincère.

Sémaphore de Marseille

La chambre de commerce de Marseille a délégué pour la représenter un de ses membres, M. Jules-Charles Roux, qui, déjà, avait été chargé d'une mission pareille lors de l'ouverture du Canal de Suez. Le voyage de ces délégués est, cette fois, autrement long et autrement pénible que celui de Suez. Il a aussi une importance bien plus considérable. Ils auront à recueillir des informations précises sur l'état actuel de l'œuvre, sur les conditions de son achèvement, et à rechercher, autant qu'il sera en leur pouvoir, les résultats à espérer de l'heureuse terminaison du percement, soit à l'aide de leurs observations personnelles, soit à l'aide des informations qu'ils pourront recueillir sur les divers points et dans les divers centres où ils feront escale dans leur voyage d'aller et dans celui de retour.

C'est à tous égards un voyage plein d'intérêt, mais c'est aussi une mission délicate. Pour ce qui concerne Marseille et ses intérêts, nous sommes assurés que, confiés aux mains de M. Jules-Charles Roux, ils ne pouvaient être mieux placés.

Cote européenne

Le dernier Conseil d'administration, tenu la veille du départ de M. Ferdinand de Lesseps pour Panama, a ratifié le contrat qui confie à un syndicat d'entrepreneurs français la dernière partie du creusement du Canal maritime qui restait encore à donner. On ne pourra plus dire, désormais, ni que le Canal de Panama est impossible à creuser (puisque toute une série d'entrepreneurs se sont maintenant engagés à le creuser complètement, à leurs risques et périls), ni que la Compagnie est plus ou moins capable de creuser le Canal (puisque la Compagnie n'a plus qu'à surveiller l'exécution, en tenant sa main protectrice sur les cautionnements versés par les entrepreneurs) Cette date du 27 janvier est importante, en ce sens qu'il n'y a pas seulement, à partir de ce jour, de courageux et clairvoyants actionnaires français à protéger, mais aussi, et en sus, de courageux et intelligents entrepreneurs français, dont la réputation et l'argent sont engagés là-bas, sous les plis du pavillon tricolore.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 au 30 janvier 1886.

(Opp. 413). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, nº 2,262 pour seize actions.

(Opp. 414). — Sur deux obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur nºs 31,528 et 31,529.

(Opp. 415). — Sur deux obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur nºs 267,363 et 267,364 sur sept obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur nºs 27,349 à 27,352, 27,403, 27,421 et 27,422.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 janvier 1886.

(Opp. 139). — Sur deux obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur, nos 145,056 et 145,057.

(Opp. 369). — Mainlevée partielle sur une obligation 500 fr. 3 0/0 au porteur, no 535,106.

(Opp. 400). — Sur cinquante coupons no 2 (échéance du 15 octobre 1885) d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur, nos 434,532, à 434,551 et 463,699 à 463,728.

(Opp. 405). — Sur un dixième de part de fondateur, no 2,907.

(Opp. 410). — Sur dix obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur nos 558,674 à 558,683.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 31 JANVIER 1886

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
15 janvier	407.50 406.25 405 406.25 405	en liq. : ... au 15 : 406.25 405 406.25	340 345 346 347 347.50 346.50 345 346.50	209.50	266.50 266.25
16 —	405 403 75 405 406.25 405	en liq. : ... au 31 : 406.25 405	345	209.75 209.50	266 266.50 266.75 266.25 266.75 267 266.25 266 267 267.50 268
17 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
18 —	403.75 405 406.25 405	en liq. : ... au 31 : 403.75 405	340 342.50 345 345.50 346	209.50 210 210.75 211 209.50 210 212 210 75 211	268 268.25 268.50 268.75 269 269 50 269.75 270 269.50
19 —	405 403.75 402.50	en liq. : ... au 31 : 405 402.50	347 348	211.50 212 212.50	269 269.50 270 270.25 270.50 270.75 271 272 272.25 272.50 273 272.50 271
20 —	400 398.75 397.50 396.25 395 393.75 392.50 391.25 390 392.50 393.75 395 392.50 395	en liq. : ... au 31 : 400 400 390 396.25	346 345 346 347	210 212 210.50 210.25	271.50 271.75 272 272 50 271.50 271 270.50 270 25 270 269.50 269 270 271
21 —	395 393.75 392.50 393.75 392.50 393.75	en liq. : ... au 31 : 393.75 395 391.25 392.50	341 342 342.50 345	210 209.75 209.50 209 208.50 210	272.50 271 270 270.25 272.50 272 273.75
22 —	388.75 390 391.25 390 388.75 390 391.25	en liq. : ... au 31 : 388.75 391.25	345 344 345	210 210.50 210	273 272 271 271.25 272
23 —	390 391.25 390 391.25 390	en liq. : ... au 31 : 390 391.25 390 390	342 344 345	211 212 212.50 213 214 214.50 212 212.50 212 211.50	274 274.50 274 273.75
24 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
25 —	392.50 393.75 392.50 391.25 392.50	en liq. : ... au 31 : 390 391.25	342 344 345	211 212 212.50 213	275.75 274 273.50 273 25 273
26 —	397.50 396.25 397.50 398.75 396.25 395 393.75	en liq. : ... au 31 : 395 397.50 393.75 393.75	344 343 341 343	213 214 214.50 214 214.50	274 273
27 —	396.25 395 396.25 397.50 399.75 397.50 398.75	en liq. : ... au 31 : 395 397.50	343 342 341 343 341	214.50 214 213.50 213 212 50 213 212.50 214.50 213.75	273 273.25 273 50 273.75 274 274 50
28 —	402.50 403.75 405 406.25 405	en liq. : ... au 31 : 401.25 405 401.25 403.75	344.50 344 343 341 341 25 344.25	213.75 214.25 214.50	274.75 275 275.25 275.50 275.75 276 276.50 275
29 —	407.50 408.75 410 408.75 407.50	en liq. : 406.25 au 15 : 401.25	345 346 346.50	215 216 216.50 217 218 219 220 217.50 216.50	275 275.50 275.75
30 —	405 406 25 405	en liq. : ... au 31 : 405 406 25 403.75 405	347 350 349 347	217 218 219 220 218 218.75 217.50 217 218.50	275 275.50 275.75

7e Année. — Numéro 156. Lundi 15 Février 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 4 0/0

Le deuxième tirage des Obligations 4 0/0 aura lieu le lundi 15 mars 1886, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 427 obligations qui seront remboursables à dater du jeudi 1er avril 1886, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Dépêche de l'Agence Havas

Les Barbades, 10 février.

Le *Medway*, ayant à bord M. Ferdinand de Lesseps et les Délégués des Chambres de commerce, a fait escale ici. Tout bien.

Le *Medway* doit passer à Jacmel (Haïti) le 14 février, à la Jamaïque le 15, et arriver à Colon le 18.

M. CHARLES-A. DE LESSEPS DANS L'ISTHME

Colon, 30 janvier 1886.

Tous bien arrivés, trouvant tout bien.

CHARLES-A. DE LESSEPS.

Dépêches de « l'Agence Havas »

Colon, 31 janvier.

A leur arrivée dans le port, M. Ch.-A. de Lesseps, M. Rousseau et les divers représentants de la Compagnie du Canal de Panama ont été accueillis par l'air de la *Marseillaise* joué par la musique des vaisseaux américains. L'amiral Jouett a envoyé ensuite un officier pour les complimenter.

A leur débarquement, ils ont été salués par les Délégués et le Président de l'Etat de Panama.

Les troupes de la garnison étaient sous les armes.

Panama, 3 février.

Quinze officiers du vaisseau de guerre amiral Américain et le commandant, avec son état-major, d'un vaisseau de guerre Hollandais, ont visité le Canal et les chantiers depuis Colon jusqu'au quinzième kilomètre, conduits par M. Charles-A. de Lesseps.

Dépêche reçue par les entrepreneurs des kilomètres 26 à 44, et communiquée :

Panama, 5 février.

Excavateurs et transporteurs fonctionnent devant M. Charles-A. de Lesseps.

Dépêche reçue par l'Administration et affichée dans la salle des Titres de la Compagnie, rue Caumartin.

Panama, 13 février 1886.

Nous avons visité la ligne et les grands Chantiers se succédant sur tout le parcours de l'Isthme. — Cube de janvier : **1,068,000** m. c. — Pour appré-

cier toute l'importance de cette augmentation, il faut tenir compte des pluies et des inondations exceptionnelles antérieures, qui ont retardé l'effet du développement préparé pendant ces derniers mois. Le Président et les Délégués de Chambres de commerce sont attendus la semaine prochaine, — le personnel est heureux d'avoir à leur montrer les résultats obtenus.

CHARLES-A. DE LESSEPS.

Nous avons signalé, dans les numéros du *Bulletin* des 1[er] octobre, 1[er] novembre, 1[er] et 15 décembre 1885, et 15 janvier 1886, les pluies extraordinaires de la dernière saison, « plus violentes et plus prolongées qu'elles ne l'avaient été depuis dix ans », disait le journal de la localité, la *Estrella de Panama*.

Et cette saison anormale s'est terminée, nos lecteurs ne l'ont pas oublié, par une tempête épouvantable; par une crue exceptionnelle du Chagres, montant de plus de 20 pieds au-dessus de son niveau; par des inondations locales; par des charriages de rivières; par des obstructions de voies et de ponts; — circonstances qui ont nécessité des travaux autres que ceux d'extraction, gêné la main-d'œuvre, entravé le rendement des appareils d'excavation et retardé, en conséquence, la mise en œuvre des engins qui, normalement, auraient été prêts à fonctionner, suivant les prévisions de la Compagnie, dès le commencement de 1886.

Il faut tenir compte de ces circonstances pour apprécier, ainsi que M. Charles de Lesseps l'indique dans sa dépêche télégraphique, toute l'importance des résultats obtenus en janvier.

Nous mettons en regard, dans le tableau ci-après, les cubes extraits par chantiers, pendant les mois de novembre et décembre 1885, et janvier 1886.

Nos lecteurs verront que déjà, en décembre, malgré les intempéries de la fin de saison, d'une violence inouïe, les résultats marchaient vers le progrès voulu.

La dépêche télégraphique qui nous avait donné le résultat de décembre ayant été mal transmise, et deux ou trois chiffres paraissant inexacts, nous avons attendu la rectification qui devait nous arriver par le courrier. C'est ainsi que s'explique le retard apporté par nous, volontairement, à la publicité des résultats de décembre, bien que ces résultats nous parussent, même en supposant une dépêche mal chiffrée sur quelques points, tout à fait satisfaisants, étant données les circonstances.

Voici donc le tableau des cubes obtenus dans les trois derniers mois :

CHANTIERS	NOVEMBRE 1885	DÉCEMBRE 1885	JANVIER 1886
Colon	103.000	59.000	148.000
Gatun	222.000	232.000	347.000
Bohio-Soldado	37.000	28.000	75.000
San-Pablo	22.000	11.000	28.000
Gorgona	27.000	28.000	29.000
Matachin	»	»	14.000
Obispo	43.000	45.000	59.000
Emperador	63.000	82.000	99.000
Culebra	40.000	46.000	75.000
Paraiso	31.000	53.000	64.000
La Boca	8.000	14.000	37.000
Dérivations	90.000	103.000	63.000
Accessoires	1.000	18.000	30.000
Total	687.000	719.000	1.068.000

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire le 6 février par le steamer Washington

MM. BIENVENU (Aristide).
HEYMES (Paul).
CESARI (Auguste).
MAUPRIME (Fernand).
BENARD (Jules).
PEYTAVIN (Adrien).
POMMIER (Edouard).
SAMATAN (Urbain).
TANAUT (Lucien).
BOYER (Charles).
BRUAUX (Ludovic).
DEPREZ (Emile).
KUNKLER (Victor-Louis).
GOEMANS (Emile-Jean).
BOSSELET (Hippolyte-Emile).
JOIN (Albert).
TARDY (Lazare),
OLIVE (Aman).
DEJEAN (Jules).
ARNAUD (Pierre).
BATISSE (André).
JENNOT (Fernand).

De Southampton le 11 février 1886, par le steamer Don

DESSIENNES (Augustin).
DANUZEAUX (Félix).
MAHY (Léopold).
VAN TRUMPONT (François).
PARÉE (Jean).
BUDTS (Félix).
VANMUYLDER (François).
TIMMERMANS (André).
LEEMANS (Henri).
POINTIS (Alphonse).
LAFONT (Louis).
LIEVENS (Camille).
VAN SAUTVOORT (Joseph).

Extrait de « La Gironde » de Bordeaux

Les travaux de percement de l'Isthme de Panama vont entrer dans une phase nouvelle.

L'effort principal qui consiste dans l'installation, la création des appareils, en un mot dans *l'attaque* est terminé, et depuis quelques mois les machines ont commencé à fonctionner; or, l'on sait qu'une fois en mouvement, elles améliorent sans cesse leur rendement. On peut donc considérer l'effort actuellement accompli comme dépassant largement la moitié de l'effort total nécessaire pour que le but soit atteint.

Un nouveau départ d'ingénieurs et de fonctionnaires de tout ordre a eu lieu le 6 février.

Parmi les premiers se trouve M. Kunkler, que nous avons connu à Bordeaux au service maritime de la Gironde, et qui a quitté Tours où il était chargé du service spécial de la Loire, pour se rendre à Panama où il sera le collaborateur de M. Boyer.

LE DÉPART DE M. FERDINAND DE LESSEPS

ET LA PRESSE ANGLAISE

Les journaux anglais ont été unanimes à fêter le passage de M. Ferdinand de Lesseps à Londres et à Southampton.

L'utilité, la *nécessité* du percement de l'isthme américain, la certitude de l'exécution du Canal et la mauvaise foi intéressée des derniers adversaires de l'œuvre, ont été, dans la presse anglaise, à cette occasion, le sujet d'articles que nous regrettons de ne pouvoir reproduire *in-extenso*.

Nous devons nous contenter d'en mettre quelques extraits sous les yeux de nos lecteurs.

Il est inadmissible, dit le « **Times** » de Londres, que M. de Lesseps, qui est une des gloires de la France, qui a réalisé comme ingénieur l'œuvre la plus considérable du siècle, qui porte partout avec son nom l'honneur du drapeau français, trouve de l'hostilité à sa seconde entreprise dans un journal français, alors que la presse étrangère reconnaît la grandeur de son projet, qui promet une des plus grandes conquêtes pacifiques de notre époque. Les motifs qui dictent ces attaques ne les rendent que plus méprisables.

En présence des témoignages unanimes de respect et d'admiration dont notre illustre compatriote est l'objet en Angleterre, dit le « **Courrier de Londres** », — organe des Français d'Angleterre, — il est triste de penser que certains personnages en France ne craignent pas de l'attaquer avec autant de persistance que d'injustice.

The Capitalist dit : Il est de notoriété publique que, depuis quelques mois, tous les moyens ont été employés pour compromettre et discréditer les opérations actuellement en progrès pour le percement de l'Isthme. Des attaques de parti pris ont été dirigées contre le Canal. Le public, en Angleterre et en France, a entendu dire que le projet était condamné à un échec inévitable. Des raisons diverses ont été données.

D'abord, nous sommes sûrs que les difficultés matérielles ont été très surfaites, et il a été même insinué qu'elles sont insurmontables. On nous a fait savoir également que la dépense dépasserait les évaluations des devis faites à l'origine et on nous a affirmé qu'étant donnée la mesure des progrès accomplis jusqu'à aujourd'hui, la date de l'achèvement ne se trouverait pas à une distance approximative de celle fixée au début. Et même il n'a pas manqué de gens qui soient allés jusqu'à insinuer que M. de Lesseps et ses associés avaient commis le crime de tromper et d'aveugler ceux qui leur avaient confié leur argent.

Ces affirmations scandaleuses ont eu un tel cours, que M. de Lesseps a pris la détermination d'y répondre d'une manière aussi courageuse que loyale. Non seulement il est allé à Panama pour inspecter ce qui avait été fait, mais il a invité à l'accompagner des représentants et des délégués indépendants des principales nations commerciales.

Le journal anglais ajoute qu'il n'a pas à se préoccuper si le coût du Canal dépassera ou non les prévisions, mais il croit qu'aucun « de ceux qui ont étudié la question ne peut douter que le résultat financier soit satisfaisant. »

Nous avons foi, dit-il, en M. de Lesseps, et il emporte avec lui les meilleurs vœux de la nation anglaise. Le bienfait que son génie veut donner au commerce peut être en retard d'un an ou deux, mais le but glorieux sera atteint. Le noble enthousiasme de M. de Lesseps est plus que justifié, nous en avons la conviction, et le résultat prouvera que ses affirmations étaient basées sur des fondements solides et raisonnables.

Les hommes d'affaires, dit le « **Globe** » de Londres, avec lesquels M. Ferdinand de Lesseps va se trouver aujourd'hui, ne sont pas de ceux qui se laissent entraîner par un enthousiasme de visionnaires ou par des préjugés pervers. Le cri d'impossibilité poussé jadis contre le projet du Canal de Suez ne sera probablement jamais répété dans l'histoire du monde des ingénieurs... Les difficultés politiques sont finies ; les difficultés matérielles semblent être créées pour que M. de Lesseps en triomphe.

Le **Standard** développe cette dernière pensée du *Globe* et exprime en ces termes sa confiance dans l'examen que M. Ferdinand de Lesseps va faire, d'ici quelques jours, des progrès accomplis devant des témoins, représentant les centres commerciaux et industriels appelés à devenir les principaux clients du Canal de Panama :

Il est difficile, dit le *Standard*, de concevoir qu'un homme non intéressé dans une spéculation sur les actions du Canal de Panama ou dans l'un des projets rivaux puisse souhaiter malheur au Canal de Panama.

Aucune œuvre de notre siècle, — pas même les tunnels sous les Alpes ou les ponts sur les bras de mer, — n'égale cette œuvre gigantesque. Si nous exceptons la voie maritime à travers l'isthme de Suez, il est impossible de comparer l'utilité d'aucun de ces triomphes de l'art de l'ingénieur avec les résultats qui seront la conséquence de l'achèvement de la coupure entre la baie de Limon et Panama. Mais, même en admettant qu'il y ait parmi nous quelques malveillants adversaires du Canal, il serait difficile à quiconque admire la persévérance, le courage et l'enthousiasme de refuser un absolu témoignage d'héroïsme à M. de Lesseps. Bien qu'il ait dépassé depuis lougtemps cette période de la vie à laquelle la plupart des hommes regardent leur œuvre comme terminée, M. de Lesseps aujourd'hui conçoit le plan de grandes choses pour l'avenir. Pour lui, il ne se repose pas tant qu'il reste quelque chose à faire. Il refuse d'admettre le mot « impossible » dans son vocabulaire. Et quoiqu'il y ait, sans doute, pu se trouver des moments où le grand Français se soit senti enclin au découragement, il est certain que personne au monde ne l'a jamais entendu se servir de ce mot. Pour lui, il n'y a pas moyen de prendre une chose à cœur et de ne pas l'entreprendre.

Quand il a projeté le Canal de Suez, beaucoup d'hommes, qui passaient pour sages, le déclarèrent un rêveur. Quelques-uns même n'hésitèrent pas à appliquer un qualificatif plus dur à ce diplomate qui insistait sur la possibilité de faire ce que des ingénieurs expérimentés proclamaient impossible. On ne fut pas tout à fait aussi affirmatif quand il insista pour le percement de l'isthme de Panama.

Ce que les hommes du métier se refusaient à tenter, le patriote résolut de le faire aboutir.

Toutes les difficultés que les vieux traités et les nouveaux dogmes pouvaient susciter, il les trouva sur son chemin. Il fut menacé d'un « Protectorat » par l'Amérique du Nord, et même un mot plus expressif pourrait être employé pour indiquer l'action hostile que se proposaient ses adversaires. Quand cette hostilité tomba

l'opposition imagina une voie maritime, à travers le Nicaragua, sous l'autorité du gouvernement des Etats-Unis, et on proclama bruyamment que le chemin de fer pour navires du capitaine Eads à travers l'isthme de Tehuantepec était à la veille d'être exécuté.

Tout cela a disparu...

Le président Cleveland, dans son récent message au Congrès a nettement, et en termes précis, déclaré qu'il se refusait à admettre toute doctrine se rapprochant de celle qui prétendait que les Etats-Unis avaient le droit souverain d'intervenir dans les affaires réglées au delà de leurs frontières.

C'est ainsi que le chemin de M. de Lesseps a été dégagé en ce qui concerne les politiciens.

Une autre difficulté s'est encore présentée, et c'est pour s'en dégager que M. de Lesseps est venu à Southampton, où il s'embarquera pour Colon.

Depuis la dernière Assemblée des actionnaires, où il dût demander l'autorisation de faire appel au crédit, on a fait habilement circuler que les capitalistes qui avaient eu jusqu'à présent la plus absolue confiance en sa parole avaient été trompés. Dans de nombreuses publications on assurait que le Canal ne pouvait pas être fini dans les délais fixés; que les entrepreneurs ne seraient jamais capables de remplir leurs contrats aux prix qu'ils avaient acceptés; que l'affaire finirait par la faillite, à moins que le gouvernement français ne continuât l'œuvre inachevée par l'arrêt de cette vaste entreprise. Ces accusations, on peut y faire face immédiatement et en démontrer la fausseté. C'est pour le faire que M. de Lesseps est, une fois de plus, malgré ses quatre-vingts ans, sur le chemin de Panama. Mais, dans la pensée que sa parole seule ne serait pas une suffisante preuve de la vérité de son compte rendu, il a invité les représentants de plusieurs Chambres de commerce et d'autres corps constitués à l'accompagner.

Il est inutile d'analyser les diverses critiques formulées contre le tracé de Panama. Alors que tant de tracés concurrents étaient en projet devant l'univers on devait naturellement s'attendre à ce que celui qui aurait été choisi ne rencontrerait pas l'approbation de tout le monde. Mais il est certain que, si l'on excepte l'opinion de ceux qui sont liés au projet du Nicaragua, il est maintenant universellement reconnu que la route Colon-Panama est la seule praticable dans l'isthme. Ce qu'il peut y avoir de vrai dans ces critiques, il serait superflu de le rechercher. Elles sont exagérées, et dans la plupart des cas elles sont sans fondement, c'est évident: Panama n'est pas un coin inconnu du monde.

Des milliers de personnes traversent chaque année cet isthme, et beaucoup d'entre elles sont de sagaces négociants, financiers, ingénieurs. Il est absurde de supposer que si un tel état de choses existait, il aurait pu être caché pendant trois années entières. En outre, il faut se rappeler que, si ces allégations étaient approximativement correctes, ce ne serait pas la Compagnie, mais tous les entrepreneurs, qui seraient les premiers en perte.

Un rédacteur du **Daily News** ayant questionné M. F. de Lesseps sur « le but de son voyage », ce journal reproduit textuellement la réponse que lui a faite le Président de la Compagnie du Canal interocéanique, et que nous traduisons d'après le journal anglais :

« On n'a pas voulu me croire lorsque j'ai dit que e pourrais creuser 70 millions de mètres cubes à l'isthme de Suez en deux ans ! On l'a pourtant bien cru plus tard, lorsque, en moins de temps que les deux ans promis, on a vu une longue procession de navires effectuer le transit.

« Je vais faire maintenant ce que j'ai fait autrefois en Egypte.

« J'emmène à Panama des ingénieurs capables qui verront de leurs propres yeux ce qu'il y a à faire.

« Nous reviendrons en Europe dans deux mois, et dans trois ans, à partir de cette époque, nos cent millions de mètres cubes de terre et de roche seront extraits, et les océans Pacifique et Atlantique seront réunis. »

Nous terminons cette revue, forcément écourtée, de la Presse anglaise, en empruntant au **Times and Hampshire Express de Southampton**, et à titre de document, quelques extraits relatifs au passage de M. Ferdinand de Lesseps en Angleterre, afin de compléter le récit que nous en avons donné à nos lecteurs :

Un honneur distingué a été conféré à la ville de Southampton, jeudi, par le choix qu'a fait de cette ville, M. Ferdinand de Lesseps, comme port d'embarquement pour Colon où il se rend actuellement pour examiner les progrès de sa grande entreprise.

Le maire de Southampton n'a pas seulement fait honneur à la municipalité à la tête de laquelle il est placé, mais s'est encore montré le fidèle interprète des sentiments de tous ses concitoyens en offrant l'hospitalité au nom de la municipalité à l'illustre Français avant qu'il ne quitte nos côtes pour les eaux sans limites du grand Pacifique.

Des progrès réels ont été réalisés sur les chantiers du Canal ; cela est admis par ceux qui ont les meilleures chances de juger d'après des observations personnelles sur les lieux...

M. de Lesseps a dit qu'il éprouvait le plus grand plaisir à recevoir ce témoignage de confiance en son entreprise de la part d'un centre maritime aussi important que Southampton; qu'il ne fallait pas s'arrêter devant les rapports mis en circulation pour nuire à l'œuvre dans laquelle sa confiance était plus ferme que jamais, et dont l'utilité sans limites serait facilement démontrée par une expérience de très peu d'années. Il n'y a qu'un travail très simple à faire : il s'agit de creuser une tranchée dans la terre pour y introduire l'eau. Il a toujours lutté pour la paix et la civilisation ; bien qu'il se soit jadis heurté à l'opposition du peuple Anglais, il a toujours essayé de vaincre et il a fini par réussir. (*Applaudissements.*) M. de Lesseps a terminé en disant qu'il se sentait vivement touché des éloges qu'on lui adressait aujourd'hui et de la réception très flatteuse dont il avait été l'objet. (*Applaudissements.*)...

Le Rév. A.-N. Obbard, remerciant en quelques mots, pour le toast qui lui avait été réservé, a dit qu'il regardait cette circonstance du passage de M. F. de Lesseps comme unique dans l'histoire de la ville, d'autant plus qu'il s'agissait d'honorer un homme dont le nom passerait à la postérité comme celui du plus grand, un des rares hommes qui ont résolu le problème de réunir en divisant (*Rires*), et qui, dans cette grande entreprise dont il s'occupait maintenant, et qui avait pour but d'unir les deux grands Océans Atlantique et Pacifique, cherchait à atteindre le grand et noble but de rendre service à la fraternité humaine.

Le Rév. chanoine Scammel, de l'église Saint-Joseph, exprimant aussi ses remerciements, a dit que l'hôte distingué du maire était un homme à qui toutes les nations devaient une dette sans bornes de reconnaissance.

« L'année dernière, à cette époque, a-t-il ajouté, j'avais l'avantage de servir comme chapelain sur le vaisseau *Malabar*, et c'est à bord de ce grand bâtiment que, passant par le Canal de Suez, j'entendis pour la première fois l'histoire complète de ce Canal et appris à ressentir une affection personnelle, un respect profond pour un homme dont l'énergie a réalisé victorieusement ce qu'un autre homme éminent avait déclaré irréalisable (*Mouvement*).

Le maire proposa ensuite ce toast : « A M. de Les« seps, notre hôte distingué, en souhaitant le plus grand « succès à son importante entreprise. »

M. de Lesseps, salué par des applaudissements prolongés, dit qu'il était heureux, avant de partir pour Panama, de présenter ses remerciements pour la réception qu'il avait eue de la ville de Southampton, une des principales sources de revenu pour le Canal; qu'il se croyait autorisé à affirmer que le succès qu'avait obtenu le Canal de Suez était le prélude d'un égal succès pour le Canal de Panama. (*Applaudissements.*)

Lord Montagu, en quelques paroles flatteuses, proposa alors « la santé du maire ».

« Vous venez d'entendre, dit-il, que M. de Lesseps regarde le port de Southampton comme le port de départ voulu pour l'Australie. J'espère que ce sera le futur grand chemin entre l'Angleterre et la plus grande Bretagne d'au-delà des mers. (*Applaudissements.*) »

Le maire remercia en quelques mots disant qu'il sentait qu'il n'avait fait que son devoir, comme maire d'une ville aussi importante que Southampton, en recevant officiellement M. de Lesseps. (*Applaudissements.*)

M. A. Giles rappelle ce fait, que l'achèvement du Canal de Suez a réalisé une économie de 4,000 milles dans le rapprochement de l'Angleterre et de son empire de l'Inde (*Marques d'attention*) ; le Canal de Panama, dit-il, économisera plus de 6,000 milles sur la longueur du voyage vers les colonies australiennes de l'Angleterre. (*Applaudissements.*)

M. l'Alderman Dunlop proposant un toast « aux Compagnies publiques en relation avec la ville et le port de Southampton » exprima sa conviction, que l'achèvement du grand projet de M. de Lesseps dans l'Amérique du Sud, en unissant deux océans considérables, sera d'un avantage incalculable pour le commerce maritime qui touche au port de Southampton. (*Applaudissements.*)

L'honorable R. Dutton, après avoir remercié le maire de l'avoir invité, ajoute que les premiers bâtiments qui ont passé par le Canal de Suez venaient de Southampton, ayant été construits par feu M. Andrews, de sorte que ses concitoyens peuvent, à bon droit, se dire les pionniers du commerce ayant profité de cette grande idée. C'est à l'adresse et à l'habileté de M. de Lesseps que Southampton doit d'avoir vu menée à bien cette œuvre de Suez; il se retourne donc vers ce grand esprit pour obtenir de lui, qu'il rende à l'humanité un même service, en exécutant une entreprise semblable dans une autre partie du monde.

M. S. Mac Naghten, au nom de la Compagnie des docks de Southampton, exprima également ses remerciements sincères au maire qui lui avait fait l'honneur de l'inviter à se trouver avec M. de Lesseps en cette occasion.

M. Mac Naghten adressa alors quelques remarques flatteuses à M. de Lesseps en français, dans le cours desquelles il exprima l'espoir que sa gigantesque entreprise pour unir les deux grands océans de l'Atlantique et du Pacifique serait menée à bonne fin.

M. de Lesseps prononça quelques paroles d'adieu et sa voix tremblait un peu d'émotion en parlant de « la belle France » qu'il quittait pour quelque temps.

Ses dernières paroles lui furent inspirées par un des emblèmes de la municipalité, qui se trouvait devant lui — une petite rame en argent. Prenant cette petite rame, et l'exposant à la vue de l'assemblée, il fit la remarque qu'elle symbolisait les méthodes les plus primitives de la navigation, que la voile lui avait succédé, et qu'à la voile avait succédé la vapeur — le pouvoir moteur et l'instrument qui trouvera de nouveaux moyens de se développer dans le Canal de Panama, développements par lesquels, de plus, Southampton retirera de grands avantages. . . . .

LE TRAFIC FUTUR DU CANAL

Un des collaborateurs de la *Revue-Gazette maritime et commerciale* a supposé que le Canal Interocéanique de Panama était ouvert en 1884 et il a établi, au moyen de statistiques officielles des mouvements maritimes certifiés par les douanes, ce qu'aurait été, *cette année-là*, le trafic de ce canal.

Son étude débute par ce fait :

« Lors de la réunion du Congrès international d'étude du Canal Interocéanique, au mois de mai 1879, un rapport remarquable fut présenté par le président de la première commission, M. E. Levasseur, concluant à la prévision d'un trafic total de 7,249,000 tonnes, pour l'année 1889. L'auteur disait timidement : « Nous pré« sentons les chiffres de notre rapport, non comme des « résultats certains, mais comme un exposé probable « de la situation du commerce dans les régions du « monde que le Canal mettra en communication. »

« Malgré la crise qui, depuis quelque temps, se fait sentir dans les relations commerciales, imprimant à la navigation un ralentissement que certaines nations ont été obligées de constater, l'intercourse, s'est néanmoins développée, et les prévisions du rapport de 1879 paraissent avoir été non-seulement atteintes, mais déjà dépassées, bien que nous soyons encore loin de la date entrevue. »

Afin d'échapper à toute critique motivée, l'auteur du travail que nous analysons a fait un relevé de tonnage en mouvement dans l'intercourse des diverses marines marchandes, appartenant par leur provenance ou leur destination au transit par Panama et il s'est appuyé uniquement sur des faits absolument acquis, a contrôlé les documents les plus récents publiés aux Etats-Unis par les travaux identiques des autres pays et il a donné les tableaux suivants, qui indiquent, en 1884, le mouvement maritime des contrées qui auraient constitué la clientèle du Canal, s'il avait été ouvert à cette date :

EUROPE

Mouvement de la navigation des contrées de l'Europe avec les contrées du Pacifique et du Grand-Océan

ENTRÉE ET SORTIE

	Navires.	Tonnes.
Angleterre	2.267	2.458.313
France	666	807.236
Espagne	333	663.214
Allemagne	430	305.111
Belgique	120	123.891
Suède	95	67.185
Hollande	47	60.849
Italie	99	49.465
Norwège	58	41.407
Portugal	56	28.358
Autriche	17	22.829
Danemark	29	17.898
Russie	9	4.634
	4.226	4.650.390

ASIE

Mouvement de la navigation de quelques contrées de l'Asie avec les contrées situées sur l'Atlantique

ENTRÉE ET SORTIE

	Navires.	Tonnes.
Indes orientales, intercourse avec les Antilles, Guyane, etc.	93	100.798
Japon	485	533.470
Chine	»	»
Voiliers d'Europe seulement.	1.677	577.910
	2.255	1.212.178

AMÉRIQUE

Mouvement de la navigation des Etats-Unis du Pacifique avec l'Europe, — des Etats-Unis de l'Atlantique avec les contrées du Pacifique et les contrées du Grand-Océan, — des Etats-Unis de l'Est avec ceux de l'Ouest.

ENTRÉE ET SORTIE

	Navires.	Tonnages.
Etats-Unis du Pacifique avec l'Europe	778	1.015.908
Etats-Unis de l'Atlantique avec les contrées du Pacifique	1.008	873.828
Etats-Unis de l'Atlantique avec les contrées du Grand-Océan	1.126	1.431.200
Etats-Unis de l'Est avec ceux de l'Ouest, par le Cap-Horn	75	120.662
	2.987	3.441.598

ENSEMBLE

	Navires.	Tonnages.
Europe	4.226	4.650.390
Asie	2.255	1.212.178
Amérique	2.987	3.441.598
	9.468	9.304.166

« De manière, dit en conclusion le rédacteur de la *Revue-Gazette*, qu'en supposant que le contingent asiatique de la clientèle du Canal de Panama pût être contesté, ce qui est inadmissible, il resterait encore, dès l'année 1884 : 7,213 navires, d'un tonnage de 8,091,988 tonnes, soit, à 15 francs par tonne, 121 millions de francs. »

SUEZ ET PANAMA

Extrait du « Temps »

Le Canal de Panama, lorsqu'il sera ouvert, et ce n'est plus qu'une question de temps et d'argent, complétera le magnifique réseau maritime entièrement dû au génie de F. de Lesseps, le *Grand Français*, comme l'a appelé Gambetta dans un mouvement d'enthousiasme lorsque le congrès international de 1879 eut confié l'exécution de ce canal interocéanique à l'illustre fondateur du Canal de Suez.

La création de ces deux nouvelles voies maritimes n'aura pas eu seulement une action considérable sur le développement du mouvement commercial ; une autre, tout aussi importante, en a été la conséquence pour la construction des navires à vapeur et les moyens d'exécution des grands travaux publics. A une œuvre colossale devaient répondre, en effet, des moyens gigantesques, inconnus jusqu'alors. Les travaux de terrassement qu'il fallait exécuter n'eussent pu être accomplis qu'en un demi-siècle avec les outils ordinaires des entrepreneurs du siècle précédent.

Le *Temps* constate ensuite les progrès successifs de l'excavateur, qui servit de 1860 à 1863 aux travaux du chemin de fer des Ardennes, qui conquit sa place dans les travaux du Canal de Suez de 1863 à 1868, qui servit aux travaux de la régularisation de Danube à Vienne de 1869 à 1875, à l'approfondissement du Canal de Gand à Terneuzen de 1874 à 1879 et qui sert aujourd'hui à la Compagnie du Canal de Panama.

« En juillet dernier, ajoute le *Temps*, les essais faits à Pantin avec des excavateurs construits par cinq maisons françaises ont donné les meilleurs résultats.

« Et ce ne sont pas là les seuls engins puissants mis en œuvre par la Compagnie de Panama. Elle a fait construire des dragues marines susceptibles d'extraire, en dix heures, 3,000 mètres cubes et des terrassiers à vapeur pouvant ramener 7 mètres cubes de terre à chaque tour de chaîne. »

L'ALLEMAGNE ET LES ILES DE L'OCÉANIE

Extrait du « Journal des Débats »

Une expédition allemande, bien préparée et organisée, a quitté Londres le 8 février, par le steamer *Quettah*, se rendant dans les nouvelles possessions allemandes de la Nouvelle-Guinée. L'objet de l'expédition, dont le caractère est essentiellement scientifique et pacifique, est d'explorer l'archipel Bismarck et la Kaiser Wilhelm's Land. Elle doit arriver à Cooktown à la fin de mars, se rendre de là à Finschbaven et commencer ses travaux par l'exploration de la rivière Empress Augusta pour les continuer jusqu'à la frontière anglaise, L'expédition durera deux ans ; chacun de ses membres tiendra son journal en double.

L'ESPAGNE ET LE CANAL DE PANAMA

Extrait du « Figaro ».

En invitant les Chambres de commerce des grandes villes à désigner un délégué pour l'accompagner dans l'inspection des travaux de la voie interocéanique, M. Ferdinand de Lesseps a été fort bien inspiré. Cet appel à un contrôle sérieux et impartial a eu par toute l'Europe un grand retentissement.

Le Canal de Panama est destiné à produire dans le monde une véritable révolution, salutaire, celle-là, révolution dans les intérêts commerciaux et maritimes d'un certain nombre de nations.

L'Espagne, par de glorieuses traditions, une influence encore très réelle, et un commerce actif, est au nombre des puissances intéressées au plus haut degré à la réalisation de ce travail grandiose, qui, faisant jonction entre l'Atlantique et le Pacifique, sera l'œuvre la plus glorieuse du dix-neuvième siècle. L'Espagne donc, ne pouvait rester indifférente à l'inspection solennelle qui va être faite.

Nous apprenons que le marquis de Campo, le richissime industriel, propriétaire principal d'un réseau ferré très productif de 400 kilomètres, longeant le littoral méditerranéen d'Almansa à Valence et à Tarragone, propriétaire aussi de quatorze grands navires, homme de haute intelligence, de grande volonté et plein de généreuses inspirations, vient d'offrir au gouvernement espagnol d'affréter un de ses bateaux et de subvenir à tous les frais de voyage, de route et de séjour d'une Commission officielle recrutée par l'Etat parmi les ingénieurs les plus célèbres, parmi les officiers de marine les plus expérimentés.

Cette commission, présidée par un délégué du ministre des affaires étrangères, se mettrait en route de façon à saluer M. Ferdinand de Lesseps à son arrivée à Colon, pour se joindre ensuite aux contrôleurs américains, anglais et français, et se fondre dans cette commission magistrale qui se prononcera souverainement sur les destinées du Canal de Panama.

Certes, le marquis de Campo a droit à des louanges pour son initiative patriotique et généreuse. Mais en citant cet exemple, nous avons surtout tenu à montrer que dans tous les grands pays du monde, l'affaire du Canal de Panama suscite le plus vit intérêt et obtiendra, à l'heure voulue, d'importants concours.

L'ÉMIGRATION EN CALIFORNIE

ET

LE PERCEMENT DE L'ISTHME

Un journal technique de New-York, l'*Engineering News*, dans un de ses derniers numéros, fait remarquer que les artisans font défaut dans les pays de la côte Ouest des Etats-Unis. « Les Chinois sont de bons travailleurs, dit-il, mais ils vivent très économiquement, usent surtout de marchandises venant de leur pays, où ils envoient tout l'argent qu'ils gagnent. »

Les Chinois sont de mauvais éléments de colonisation. D'ailleurs, les prix de voyage de Chine à la côte Ouest des Etats-Unis sont un obstacle à toute immigration sur une grande échelle.

Lorsque le Canal de Panama sera ouvert à la navigation, la distance entre New-York et San-Francisco qui est de 15,687 milles (25,240 kil. 383 m.) par le cap Horn sera, d'après les chiffres que nous empruntons à l'*Engineering News*, réduite à 4,890 milles (7,868 kilomètres 10 m.); de Liverpool à San-Francisco la distance qui est de 15,803 milles (25,427 kil. 27 m.) sera réduite à 8,276 milles (13,316 kil. 84 m.).

« En évaluant, dit l'*Engineering*, la vitesse des na-
« vires à quinze milles (24 kil. 135 m.) par heure, le
« voyage pour venir de New-York serait de treize jours
« et quatorze heures, de la Nouvelle-Orléans, de dix
« jours, et de Liverpool, de vingt-trois jours et seize
« heures. En comptant le prix du passage pour les
« voyageurs à 35 dollars, de Liverpool à New-York, ce
« prix serait, de New-York à San-Francisco, de 57 dol-
« lars. De sorte que, ni le temps du voyage, ni les
« frais de passage ne constitueront plus un obstacle; et
« nous pouvons espérer qu'alors les Chinois seront
« remplacés par une race meilleure de colons, qui se
« marieront, s'établiront aux Etats-Unis, et en augmen-
« teront ainsi la richesse et la puissance de produc-
« tion. »

LES ILES SAMOA

M. L. Simonin, dans le *Figaro*, consacre un intéressant article à l'archipel des Samoa ou des Navigateurs, dont il indique l'importance lorsque le Canal de Panama sera ouvert au commerce universel.

Cet archipel est situé au nord-est des îles Fidji. Il est compris entre les 13e et 15e parallèles sud et les 170° et 176° méridiens à l'ouest de Paris.

Il se compose de quatre îles principales : Savaii, Upolu, Tutuila et Manua.

Les trois premières îles sont alignées dans une direction qui court sensiblement du Nord-Ouest au Sud-Est.

Savaii est la plus grande. Upolu a une magnifique rade, Apia, qui centralise tout le commerce de ces régions. Tutuila a le port de Pago-Pago, le plus beau de la Polynésie, mais qui ne fait que du cabotage. Les Américains y ont établi un dépôt de houille. Près de Tutuila, à l'Est, est la petite île d'Annuu.

Tutuila est le Manoua de Lapérouse, qui passa aux îles des Navigateurs en 1787, en faisant le tour du monde avec les deux frégates l'*Astrolabe* et la *Boussole*. Le marin Fleuriot de Langle, dont le nom revit dans deux de nos amiraux contemporains, commandait une des frégates et fut massacré à Tutuila par les indigènes, dans une descente qu'il fit à terre au fond d'une baie qui s'appelle depuis la *Baie du Massacre*.

M. L. Simonin rappelle la part que prit dans cette expédition de Lapérouse un des ancêtres de la famille de Lesseps.

Dans l'expédition qu'en 1785 Lapérouse fut chargé de conduire autour du monde, il y avait un Lesseps. Il fut détaché de l'expédition et envoyé porter des dépêches à Paris par la Sibérie, quand on toucha, au début du voyage, aux côtes de Tartarie et du Kamtschatka et au port de Petropawlawsk.

Sur la côte de Tartarie, un cap porte le nom de Lesseps, e le détroit qui sépare l'île Saghalien de l'île Yeso est le détroit de Lapérouse.

Les Samoans sont au nombre de 35,000, dont 6,000 catholiques et 200 Mormons. Il y a dans ces îles 250 étrangers : 100 Allemands, 80 Anglais, 30 Américains, 20 Français, etc.

Le sol est fertile : il produit le coton, le café, le coco.

Il y a trois consuls à Apia, dont le drapeau flotte sur le rivage : un consul allemand, un consul anglais, un consul américain. Les traités qui admettent ces consuls remontent à 1878 et 1879 et ont été faits pour dix ans.

Ces trois consuls administrent ensemble la ville d'Apia, qui est comme une de ces municipalités de Chine ou concessions, dans les ports ouverts, tels que Shanghaï, qu'administrent, chacune pour sa part, les colonies européennes.

C'est aussi à Apia qu'est l'église de la mission catholique, et que réside le vicaire apostolique ou évêque de l'Océanie centrale.

Apia fait tout le commerce de ces îles, et les Allemands concentrent presque tout le trafic dans leurs mains, surtout par le moyen d'une grande compagnie de Hambourg, qui a succédé à la maison Godeffroy et qui règne dans toutes ces mers. Elle porte le nom de *Deutsche Handels und Plantagen Gesellschaft der Süden Insulen*, c'est-à-dire Compagnie allemande de Commerce et de Plantation des îles du Sud. Cette puissante association cultive 80,000 hectares et a sous ses ordres des *traders* ou traitants, qui achètent aux indigènes le copra, le coton, le café, qu'elle produit aussi elle-même. Elle fait 300 tonnes de copra, 16,000 balles de coton. Les indigènes font 3,000 tonnes de copra et échangent leurs produits contre des indiennes, des armes, des munitions, des liqueurs fortes, des couteaux, des canifs, du tabac, des provisions, des ustensiles de tout genre.

En 1884, le commerce de la Compagnie allemande à Apia s'est élevé, d'après les publications officielles, à 4,600,000 fr. dont 1,250,000 francs à l'importation et 3,350,000 francs à l'exportation.

Le mouvement de la navigation a été de 232 navires entrés

et sortis, jaugeant 35,000 tonneaux, dont 161 navires allemands, jaugeant 18,600 tonneaux, ou plus de la moitié des navires et du tonnage.

En outre, 6 navires de guerre, dont 3 allemands, 1 français, 1 américain, 1 anglais, sont entrés dans le port d'Apia, en 1884.

M. L. Simonin termine en ces termes son intéressant article :

Quand l'isthme de Panama sera percé, ce qui aura lieu en 1889, les Samoa prendront une très grande importance comme étape et dépôt de charbon entre l'Australie et Panama. La malle du Pacifique, *Pacific mail steamship Company*, qui va de San Francisco à Auckland, Nouvelle-Zélande, et à Sydney, en Australie, en touchant aux Fidji, et qui est subventionnée par le gouvernement des Etats-Unis et la colonie de la Nouvelle-Zélande et de la Nouvelle-Galles-du-Sud, cette malle passe tous les quinze jours entre les îles Annuu et Tutuila.

Ce n'est pas du reste seulement Samoa, c'est aussi Tonga ou les îles des Amis, qui sont voisines, c'est les Carolines, les Marshall, c'est notre Taïti, notre Nouvelle-Calédonie, nos Nouvelles-Hébrides, en un mot tout le monde océanique qui gît dans le Pacifique du Sud, qui va se réveiller. C'est pourquoi M. de Bismarck a l'œil en ce moment sur Samoa, comme il l'avait sur les Carolines, et qu'il a pris les Marshall et un autre petit archipel voisin, à défaut de celles-ci, comme il s'est emparé de toute la côte nord de la Nouvelle-Guinée et des archipels avoisinants, de la Nouvelle-Bretagne, de la Nouvelle-Irlande, de l'île du duc d'York, etc.

LA MARCHE DU COMMERCE UNIVERSEL

Extrait de « El Atlantico » de Santander

L'histoire de la navigation a parcouru trois étapes dans le monde : 1° avant la découverte de la boussole ; 2° de cette découverte à la propulsion par la vapeur ; 3° le règne des navires à vapeur.

La première époque a fait connaître la navigation côtière et primitive, qui était un pas heureux pour le commerce et pour les relations entre les hommes de différentes nations ; la seconde, plus fructueuse et plus belle, est celle des découvertes géographiques, l'homme étant déjà habitué à parcourir courageusement et à scruter les mers ; et la troisième, après que toutes les terres eurent été découvertes, la navigation des grands transports et des lignes droites : transporter beaucoup et dans le moindre temps possible est la synthèse de la navigation actuelle, et c'est le motif de la diminution générale et rapide de la marine à voile, de l'augmentation incessante de la marine à vapeur atteignant aujourd'hui le même nombre de tonnes (plus de 12 millions), avec 44,000 navires à voiles et 9,000 à vapeur.

Ainsi, de même qu'après, l'application de la vapeur à la locomotion par voie de terre, est providentiellement venue l'invention du télégraphe, compagnon indispensable du chemin de fer, de même, dans la troisième époque de la navigation qui cherche la ligne droite, est venu le percement des terres qui empêchent le transit rapide entre les mers les plus importantes.

Les isthmes de Suez et de Panama se trouvent situés d'une façon si propice qu'ils paraissent destinés à cette fin aussi profitable.

M. de Lesseps, après avoir terminé son œuvre, peut avec raison s'écrier, comme l'Ariel de Shakespeare : « I put a girdle round the earth » — « j'ai mis une ceinture autour de la terre. » — Cette ceinture doit être marquée par la ligne des plus fréquents passages de navires, qu'on doit toujours chercher dans la portion la plus douce des zones tempérées et en partie dans la zone torride ; elle devient comme l'écliptique du commerce universel et doit se trouver de préférence dans l'hémisphère du Nord, parce que c'est là que se trouvent les principales nations et la plus grande étendue des terres sur notre planète.

LE CANAL INTEROCÉANIQUE

Le *Times* vient de publier une étude historique tout à fait intéressante des diverses tentatives faites pour réunir les eaux des océans Atlantique et Pacifique au moyen d'un canal maritime.

Nous commençons aujourd'hui la publication de cette étude, que nous diviserons en chapitres, avec des titres spéciaux :

Isthme de Darien

Le 26 juillet 1698, toute la ville d'Edimbourg se rendit à Leith pour assister au départ de douze cents de ses concitoyens pour l'Isthme de Darien.

Dans le but de fonder la Compagnie promotrice de cette expédition, une somme de 400,000 liv. st., représentant environ la moitié de tout l'argent qu'on disait exister alors dans le pays, avait été souscrite en Ecosse, peu de temps avant l'événement dont nous venons de parler.

C'est de cette époque que l'intérêt de l'Angleterre dans l'Isthme de Darien commence à prendre une forme active. Les malheureux résultats de l'expédition du Darien constituent un fait historique. Depuis cette époque cependant, de nombreux projets ont été proposés et de nombreuses tentatives ont été faites pour mettre à exécution, dans une direction ou dans une autre, le projet de l'ancienne expédition du Darien, c'est-à-dire : « une grande voie, allant d'une mer à l'autre, « un canal profond pour les navires, l'exploitation des « mines d'or et la colonisation, sur une grande échelle, « des côtes du Pacifique. »

Isthme de Panama. — Projet Garella

Entre Porto Bello ou Chagres et Panama, il y a eu une voie de communication régulière dès 1532, c'est-à-dire 23 ans après le premier établissement fondé en Amérique.

Dès 1843, M. Garella a fait un rapport au Gouvernement français au sujet des facilités qu'offrait cette partie de l'isthme pour le percement d'un canal maritime.

M. Garella proposait de suivre les vallées du Bernardino et du Caimito dans la descente vers le Sud, et celles du Quebrado et du Chagres dans la descente vers le Nord.

Les montagnes les plus hautes, sur ce tracé, sont à 459 pieds au-dessus du niveau de la mer et on a proposé aussi de percer la montagne par un tunnel à environ 324 pieds au-dessous de son point le plus élevé et d'établir un point de partage pour une distance de 25,361 pieds, à une hauteur de 135 pieds au-dessus de

la marée haute venant de l'Océan Pacifique et de descendre, de ce point, vers le Pacifique, au moyen de 17 écluses, et vers l'Atlantique, au moyen de 18 écluses.

La Commission des « Ponts et Chaussées » nommée pour faire un rapport sur le projet de M. Garella, a déclaré que ses propositions étaient d'une exécution possible, mais que, comme sur la longueur totale du sommet, il y avait 17,550 pieds en tunnel, la Commission faisait observer que cette particularité du projet ne serait pas seulement nuisible aux navires, mais entraînerait de grandes dépenses, car le tunnel devrait être assez haut pour permettre aux navires de passer avec leurs grands mâts.

La Commission a reproché en outre à M. Garella de n'avoir pas fait de prévisions suffisantes pour l'approvisionnement d'eau pour le canal projeté, tandis qu'elle faisait également des réserves pour les ports proposés — Navy-Bay, du côté de l'Atlantique et Vaca del Monte Bay du côté du Pacifique — qui répondent mal au but qu'on se propose, à moins qu'on n'y dépense des sommes sérieuses pour des améliorations.

Le projet de M. Garella, pour ces raisons et pour d'autres, n'aboutit pas, mais il est aujourd'hui très intéressant non seulement comme étant le premier projet bien examiné d'un canal maritime traversant l'Isthme, mais encore comme un plan suggéré par un compatriote de l'ingénieur intrépide qui a maintenant franchement entrepris les travaux qui relieront les deux Océans par une voie de la même nature.

Autres projets.

Entre la ligne de Panama et la province de Choco, trois autres tracés de canal maritime ont été proposés à diverses époques :

Le premier allait de la rivière Chepo ou Bayanas à San-Blas ou Mandinga-Bay, appelée quelquefois Manzanillo ;

Le second, partant du golfe de San-Miguel, aboutissait à Caledonia-Bay ;

Et le troisième partait du même golfe pour finir vers la partie Sud du golfe d'Urabia ou Darien.

On a généralement cru que la partie la plus étroite de l'Isthme se trouve entre Chepo et San-Blas.

On dit qu'autrefois les Indiens avaient l'habitude de transporter leurs canots sur des traîneaux en bois, à travers la Cordillère, à partir de la rivière Mandinga, et de les remettre à l'eau dans la rivière Bayanos. De nombreusee tentatives ont été faites par les Anglais, il y a cinquante ans, pour franchir l'Isthme sur ce point, mais il ont toujours été repoussés par les indigènes.

L'une des premières études réellement importantes, sinon la première, de la route du Chepo à San-Blas fut faite en 1864 par M. F. M. Kelley, de New-York, qui fit un rapport disant que la longueur totale du tracé d'océan à océan n'était que de 30 milles ; qu'au nord, San Blas offrait un port sûr, profond et spacieux, et qu'au sud, la rivière débouchant dans la baie de Panama n'avait pas moins de 18 pieds d'eau à marée basse moyenne, tandis que la montée ordinaire de la marée était de 16 pieds.

Rien de plus ne résulta des études de Kelley, qui avaient été faites non par le Gouvernement mais par une Compagnie particlière — et cela, probablement, parce que Kelley, comme Garella, proposait une longueur considérable de tunnel, dont les inconvénients n'étaient pas alors aussi bien compris qu'ils le sont aujourd'hui.

Le tracé de San Miguel et de Caledonia Bay a été exploré, à diverses époques, par le Gouvernement des Etats-Unis, celui de la France et celui de la Grande-Bretagne, mais sans amener d'autres résultats sérieux qu'une connaissance plus grande de la géographie du pays.

Avantages du Canal de Panama. — Abréviation des distances

Les avantages sociaux et commerciaux du Canal de Panama ont été clairement compris et exprimés par les divers auteurs qui ont traité ce sujet, depuis l'époque de Paterson jusqu'à la nôtre.

Cet homme remarquable, dans une de ses lettres adressées à la Compagnie du Darien, il y a près de deux siècles, faisait observer « que le temps et les dé« penses de la navigation se dirigeant vers la Chine, « le Japon et les Iles des Epices, et vers la plus grande « partie des Indes orientales, seraient diminués de plus « de moitié, et que la consommation des denrées et « des marchandises européennes serait plus que dou« blée. »

Un rapport adressé, il y a quelques années, au Secrétaire de la marine des Etats-Unis dit que l'ouverture d'un canal à travers l'Isthme de Panama donnerait les économies de distances suivantes sur la route du cap Horn, entre New-York et les villes indiquées ci-dessous :

De New-York à :	Distance par le cap Horn.	Distance par l'isthme de Panama.	Economie de distance sur la voie du cap Horn.
	milles.	milles.	milles.
Shanghaï	22.000	10.400	11.600
Valparaiso	12.900	4.800	8.100
Callao	13.500	3.500	10.000
Guayaquil	14.300	2.800	11.500
Panama	16.000	2.000	14.000
San-Francisco	19.000	5.000	14.000
Canton	21.500	10.600	10.900
Calcutta	23.000	13.400	9.600

Le gouvernement des Etats-Unis a souvent manifesté sa haute appréciation des avantages à attendre du percement de l'Isthme. Par une résolution en date du 19 mars 1866, le Sénat américain a chargé le Secrétaire de la Marine « de faire connaître, par des études, les « points de partage et les longueurs des divers tracés « proposés pour des canaux interocéaniques et pour « des chemins de fer, destinés à relier les océans Atlan« tique et Pacifique, ainsi que leurs mérites respectifs, « en ce qui touche le point de vue de la possibilité d'exé« cution pour un canal maritime, spécialement en ce « qui concerne les tracés de Honduras, de Téhuan« tepec, de Nicaragua, de Panama et de l'Atrato. »

Comme conséquence de cette résolution, un rapport très étendu a été présenté au Sénat, accompagné de cartes, plans, nivellements, etc.; mais aucune mesure postérieure d'un caractère pratique ne fut prise à la suite de ce rapport, bien qu'il ressortît de ces études que le pays constituant l'Isthme américain possédait de bons ports sur les deux océans, de grandes ressources agricoles, des vallées traversées par de grandes rivières, des plateaux situés à diverses élévations, qui donnent lieu à une variété de climats et de productions, avec « des « montagnes qui gardent enfouies dans leurs flancs « une quantité incalculable de richesses minérales et « aux pieds desquelles les Indiens indigènes employant

« les moyens et les appareils les plus grossiers, recueil-
« lent, en quelques heures, assez d'or pour leur per-
« mettre de passer des semaines at des mois dans l'in-
« dolence et dans les plaisirs. »

(*A suivre*)

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de mars 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon....	22°6	32°6	28°1	75 9	13mm6	5
Gamboa..	16 2	32 4	24 9	70 7	» »	»
Naos.....	19 4	33 4	26 0	71 6	» »	»
Totaux.	58 2	98 4	79 0	218 2	13 6	5
Moyennes	19 4	32 8	26 3	72 7	4 5	2

La température moyenne a augmenté, de février à mars, de 0°,6, et cette augmentation est surtout sensible dans les minima; toutefois, à Naos, les maxima ont un peu plus augmenté que les minima. Gamboa a, comme toujours, des variations de température assez étendues, mais ses maxima sont plus faibles que ceux des deux autres stations, et ses minima surtout sont relativement bas. C'est encore à Colon, comme dans les mois précédents, que la température est le plus élevée.

La température de l'eau de la mer a un peu baissé par rapport en février. La moyenne à Colon est 26°,9 et à Naos 19°,4, d'où une différence de 7°,5 entre les deux côtes, encore plus grande qu'en février, et la plus grande de ce genre que la Compagnie ait observée jusqu'ici dans l'Isthme. C'est ordinairement en février ou mars que se présente le minimum de l'année.

C'est probablement à l'influence de l'eau de la mer qu'il faut attribuer l'infériorité sensible des minima de la température de l'air à Naos, par rapport à ceux de la même température à Colon.

L'humidité a encore diminué par rapport à février, surtout à Gamboa et à Naos, où il n'est pas tombé une seule goutte d'eau; quant à Colon, la quantité de pluie tombée est absolument insignifiante.

Le niveau du Chagres n'a éprouvé, en fait de variation, qu'une descente absolument régulière, de quelques centimètres, du commencement à la fin du mois, tant à Gamboa qu'à Bohio Soldado.

Comme toujours, pendant la saison sèche, l'alizé s'est constamment fait sentir. Sa direction a été, à Colon, le Nord et plus souvent le Nord-Est, à Gamboa, plus souvent le Nord que le Nord-Est, quelquefois même le Nord-Ouest, et à Naos, beaucoup plus souvent le Nord-Ouest que le Nord. Toutefois, à Gamboa, les calmes ont continué à être assez fréquents pendant la nuit.

C'est toujours à Colon que l'alizé est le plus fort pendant le jour; aussi les maxima de la température de l'air y sont-ils moins élevés qu'à Naos, malgré l'élévation de la température de l'eau de la mer.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon...............	— 0m03	0m 30	0m 32
Naos...............	— 0 22	5 42	5 60

A Colon, ces mouvements, généralement un peu plus faibles pendant la saison sèche que pendant la saison des pluies, à cause probablement de la force du vent, ne paraissent pas liés avec les phases de la lune et se sont présentés à différents jours du mois; tandis qu'à Naos, ces mouvements, d'une amplitude normale pour des maxima, se sont tous présentés le 2, soit, suivant la règle, de 1 à 2 jours après la pleine lune.

LA SPÉCULATION ET LES ACTIONNAIRES

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale ».

Toute l'activité de la Bourse s'est portée sur le marché du Panama dont la hausse rapide est le véritable événement du jour. Nous avions assez prédit ce mouvement pour avoir le droit d'en triompher sans aucune modestie, mais nous ne nous en réjouissons pas, parce qu'il est le résultat d'une exécution brutale, inévitable, morale même, mais enfin d'une exécution, ce qui ne nous plaît jamais. La lutte engagée depuis de longs mois par certains spéculateurs, vendeurs à découvert, s'est nécessairement terminée par leur déconfiture. Non seulement il a été procédé à l'exécution de plusieurs d'entre eux, qu'on a rachetés d'office, ce qui a fait faire un mouvement forcé au cours, mais, en même temps, les petits capitalistes, une « légion » de petits capitalistes, sont survenus au marché du comptant avec des demandes très suivies qu'il n'a pas toujours été possible de satisfaire. Hier encore, l'on affichait 300 actions Panama à l'escompte, sur le cours de 455 francs, en hausse de 52 francs sur la clôture de la huitaine précédente. Il faut espérer que la leçon, quoique rude, donnera ses fruits dans l'avenir, et se contenter, sans récriminations, de formuler ce vœu.

La hausse des actions du Canal de Panama a été accueillie par le monde des affaires avec une sympathie que nous demandons la permission de constater. Il faut reconnaître, en effet, qu'une des principales causes de l'atonie générale du marché dont souffrent aussi bien les spéculateurs que les capitalistes à la recherche de placements, et par conséquent la foule des intermédiaires vivant de la Bourse et par la Bourse, est que l'on cherche en vain à la cote une valeur présentant toutes les qualités nécessaires pour être une bonne valeur d'opération de tous genres.

La pénurie des affaires arrête l'essor des institutions de crédit, tandis que la crise générale, ayant son contrecoup immédiat sur les industries de transport, paralyse les recettes des chemins de fer. Parmi les valeurs d'avenir, le haut prix des actions du Suez arrête bien des gens.

Il en résulte que le capital ne sait plus à quelle valeur se vouer, n'en trouvant aucune qui présente à la fois des garanties sérieuses de solidité, un marché étendu et des chances certaines de plus-value. Or ces conditions essentielles à une « bonne valeur d'affaires », la

Bourse, jusqu'ici indifférente, sceptique, ou même hostile (ce qui est au moins singulier!) vient de les reconnaître aux titres de la Compagnie de Panama. C'est comme un chemin de Damas nouvellement ouvert.

Le monde boursier, en rumeur, suppute déjà le bénéfice que retireraient capitalistes, spéculateurs et intermédiaires, sur les transactions en hausse des 600,000 actions et des 1,200,000 obligations du Canal de Panama. On s'est dit qu'avec un pareil lot de titres à manier les affaires ne chômeraient plus si on le voulait.

Telles sont les réflexions que nous avons entendues sur le péristyle. En attendant que leurs bons effets se réalisent, constatons que l'action Panama à 450 fr. n'est pas à son cours, pas plus que l'obligation 5 0/0 à 355 fr., l'obligation 3 0/0 à 224 fr. et l'obligation 4 0/0 à 276 fr. Dans les circonstances actuelles, il n'est pas une seule de ces catégories qui ne puisse bénéficier d'une hausse d'une cinquantaine de francs, avec facilité.

Extrait du « Journal des Débats »

Le Panama est en hausse marquée. Ne pourrait-on pas attribuer cette amélioration à des nouvelles reçues de l'Isthme, sur la situation des travaux.

On nous dit que les 125 fr. par action appelés par la Compagnie de Panama se versent couramment et tout à fait à la satisfaction de la Compagnie. Les titres sont si divisés et entre les mains de petits porteurs qui ne sont pas des gens de peu de foi. C'est avec eux qu'on perce les isthmes. Rien de plus intéressant que de lire aux affiches des bureaux de la Compagnie les dépêches expédiées par M. Charles de Lesseps, à la suite de son inspection.

Extrait du « Petit Journal »

La période de versement est terminée sans que les actionnaires se soient dessaisis de leurs titres. Ils attendent maintenant avec confiance les déclarations que ne peuvent manquer de leur donner, à leur retour, les délégués des chambres de commerce partis avec M. de Lesseps.

Extrait de « La Journée »

La cote est surtout excellente cette semaine pour les titres du Canal de Panama.

Obtenir cette hausse sur les actions pendant une période d'appel de fonds, où les rares adversaires de l'œuvre de M. Ferdinand de Lesseps augmentaient leurs manœuvres, n'est-ce pas, en attendant mieux, la meilleure réponse aux critiques?

D'autre part, on a pu se rendre compte de la bonne volonté des porteurs de titres et des capitalistes, par les achats importants d'obligations qui se sont produits.

Extrait du « Gaulois »

Je note le mouvement si favorable qui se poursuit sur l'action de Panama. C'est l'influence du voyage de M. de Lesseps qui commencee à se faire sentir, et il est impossible qu'il en soit autrement. Il y a dans la Compagnie une sorte de passion de «faire voir» qui ne se concilierait guère avec une mauvaise organisation des chantiers ou une marche trop lente des travaux. On n'a pas cet empressement à montrer les œuvres dont on n'est pas fier.

Une dépêche annonce, par exemple, que M. Charles de Lesseps vient de faire parcourir l'isthme aux officiers du navire amiral des Etats-Unis, qui est en rade à Colon, ainsi qu'à l'état-major d'un navire hollandais. Pendant ce temps, M. de Lesseps arrive accompagné des représentants de nos chambres de commerce françaises et de délégués anglais, hollandais et allemands. Des ingénieurs américains doivent aller le rejoindre. On parle maintenant d'une mission espagnole qui s'organiserait à Madrid, Barcelone et Valence.

On peut bien dire que cette entreprise prend des témoins dans tous les coins du monde. D'ici à deux mois, les rapports vont affluer. Ils se contrôleront mutuellement. Mais, dès à présent, la vérité se fait jour, et il me semble qu'il devient bien difficile de douter de l'exécution des promesses de M. de Lesseps.

C'est l'impression que la Bourse traduit depuis quelques jours. Comme elle est conforme à ce que je ne cesse de dire à nos lecteurs depuis six mois, il m'a paru utile de le constater.

Extrait du « Charivari »

M. Ferdinand de Lesseps est parti pour Panama, plus vigoureux, plus actif que jamais, insensible au poids des années, qui n'existe absolument pas pour lui. Ce voyage ne tardera guère à porter ses fruits. La présence de M. de Lesseps à Panama ne manquera pas de donner aux travaux de cet autre percement un coup de fouet extraordinaire. Là, comme à Suez, un triomphe complet est assuré à notre compatriote, qui a cent fois raison de mettre sous ses pieds toutes les objections étroites et malveillantes vainement soulevées pour tenter d'entraver sa marche.

Extrait de la « Strassburger Post »

« Le Canal de Panama, cette entreprise gigantesque dont la réalisation fut longtemps mise en doute, cette œuvre puissante dont les initiateurs mêmes furent en butte à la malveillance et qui fut signalée comme impossible par les Américains (non sans arrière-pensée), cette entreprise est sur le point d'être achevée ».

Après avoir tracé à grands traits l'histoire du Canal depuis 1871, ce journal ajoute :

« Sur toute la longueur du Canal, les travaux sont entrepris et vont être poursuivis par un personnel de plus de 20,000 travailleurs. »

La *Strassburger Post* évalue ensuite le revenu probable des actions, dès le début, à 12 pour cent et conclut ainsi :

« Ce qui nous intéresse, c'est la grandeur de l'idée, la hardiesse et le sage ordonnancement qui président à l'entreprise dans son exécution : c'est la victoire de la *Science* sur l'*Elément* rendue possible par les progrès de l'art de la construction. Dans trois ans une route liquide va sillonner l'isthme Américain. »

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 31 janvier au 14 février 1886.

(Opp. nº 416). — Sur sept coupons nº 10 (échéance du 1er janvier 1886) d'actions au porteur nos 46,803, 296,071, 296,072, 322,974, 323,013, 532,155, 532,156.

(Opp. nº 417). — Sur deux obligations 5 0/0, au porteur, nos 19,579, 19,580.

(Opp. nº 418). — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions nº 6,276 pour quatre actions.

(Opp. nº 419). — Sur quatre obligations 3 0/0 au porteur nos 208,076 à 208,079.

(Opp. nº 420). — Sur un coupon nº 7 (échéance du 15 janvier 1886) d'obligations 5 0/0 au porteur nº 194,619.

(Opp. nº 421). — Sur dix actions au porteur nos 63,821 à 63,825-505,953 à 505,957.

MAINLEVÉES

Signifiées du 31 janvier au 14 février 1886.

—

(Opp. n° 205). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 130,118.

(Opp. n° 215). — Sur quatre actions au porteur n°s 374,383-374,384, 374,386, 374,387.

(Opp. n° 328). — Sur une action au porteur n° 306,190.

(Opp. n° 351). — Mainlevée partielle sur deux obligations 5 0/0 au porteur n°s 119,579-119,580.

(Opp. n° 386). — Sur dix actions au porteur n°s 87,287 à 87,296.

(Opp. n° 387). — Sur trente obligations 3 0/0 au porteur n°s 418,906 à 418,935.

(Opp. n° 398). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, libérée, n° 403,083.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 31 JANVIER AU 14 FÉVRIER 1886

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
31 janvier	Bourse fermée.	»	»	»	»
1er février	407.50 406.25 405	en liq. : 405 au 15 : 405	346 346.50 347 348 349	219.50 220	275 275.50
2 —	405 406.25 407.50 406.25 405 406.25	en liq. : 405 au 15 : 405	355 357.50 360 357.50 355 356.25	221 222 223	276 276.25 276.50
3 —	405 403.75 402.50 403.75	en liq. : ... au 15 : 402.50	357.50 359 357.50	225 225.50 226 227 228 229 230 228 229 230	276.25 277.50 277.75 277.50 276 25
4 —	405 403.75 406.25 407.50	en liq. : ... au 31 : 403.75	355 357.50 355 352 351	230 229.50 229 228.75 228 50 228.25 228 227.50 227 226 225.50 225	277 276.50 276.25 276 276.50
5 —	407.50 408.75 410 411.25 412 50 411.25 412 50 413.75 415 412.50 413.75 415 413.75 412.50	en liq. : ... au 15 : 408.75	350 348 350 351 351.50 352 352.50 353 353.50 354 352.50	221 220 222 223 223.50 224 224.50 225 224	276.50 276 276.50
6 —	417.50 416.25	en liq. : ... au 15 : 416.25	352	224 224.50 224.75 223.50 223.25	276.50
7 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
8 —	425 423.75 422.50 425 426.25 427.50 425 426.25 425 426.25 427.50 426.25	en liq. : ... au 15 : 420	355 355.25 355.50 355.75 355 356.25 355 355.50	224.50 223 223.75 224 224 50	276 276 50 276.25 276
9 —	440 438.75 441.25 442.50 441.25 438.75 440 437.50 436.25 437.50 438.75 440 441 25 442.50 443.75 445 442.50 441.25 442.50 443.75 445	en liq. : ... au 15 : 437.50	354 352 350 351 352 353 354	224 223.75 223.25 224 223.25 223 223.25 223 222.75 222.50 223.50	276
10 —	455 453.75 452.50 451.25 450 451.25 452 50 455 456.25 455 456.25 455 453.75 452.50 453.75	en liq. : ... au 15 : 453.75	355 356 357 355	225 224.50 224.25	276
11 —	447.50 448.75 450 448.75 450 451.25 448.75 450 448.75 447 50	en liq. : ... au 15 : 450	357 357.50 360	225 226 225	276
12 —	436.25 435 436.25 437.50 438.75 437.50 435 436.25	en liq. : ... au 15 : 437.50 438.75 435 437.50	360 358	224.25 224.50 224.75 225 225.50 226	276
13 —	437 50 438 75 437.50 436.25 435 436.25 437.50 438.75 437.50	en liq. : ... au 15 : 438.75 440 435 438.75	359.50 360	224 224.50 224	277 276.50 277
14 —	Bourse fermée.	»	»	»	»

7e Année. — Numéro 157. Lundi 1er Mars 1886.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 3 0/0

Le troisième tirage des Obligations 3 0/0 aura lieu le jeudi 1er avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,113 obligations qui seront remboursables à dater du 15 avril suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 4 0/0

Le deuxième tirage des Obligations 4 0/0 aura lieu le lundi 15 mars 1886, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 427 obligations qui seront remboursables à dater du jeudi 1er avril 1886, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU TROISIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 3 (de 10 fr.), échéant le 1er avril 1886, sera payé à partir du jeudi 1er avril, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 40, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Dépêches Havas

Kingston (Jamaïque) 15 février.

L'amiral Carpenter et le colonel Talbot iront, avec M. Ferdinand de Lesseps, visiter les travaux du Canal de Panama.

Le duc de Sutherland se rend également dans le même but à Colon, sur son yacht.

M. de Lesseps loge chez le gouverneur.

Panama, 15 février.

M. Charles de Lesseps a offert plusieurs dîners aux fonctionnaires du gouvernement, aux consuls étrangers et à d'autres personnages éminents.

M. Rousseau a offert, hier soir, un banquet d'adieux à M. Charles de Lesseps et aux directeurs de l'entreprise du canal interocéanique.

Colon, 17 février.

Le *Medway*, ayant à bord M. Ferdinand de Lesseps, les délégués des chambres de commerce et les autorités de Kingston, est arrivé.

Panama, 18 février.

Le duc de Sutherland et les deux délégués américains MM. Bigelow et Appleton viennent d'arriver.

La visite des chantiers est commencée.

Une note du *New-York Herald* fait connaître que la chambre de commerce de New-York avait voté à l'unanimité l'envoi de ces deux délégués à Panama, en réponse à l'invitation de M. Ferdinand de Lesseps.

Dépêches Reuter

Panama, 13 février.

Les habitants de Panama font de grands préparatifs pour recevoir M. de Lesseps. Une souscription dans ce but a été ouverte par les négociants de toutes les nationalités, et le total s'élève déjà à 40,000 francs.

Toutes les classes de la société sont très enthousiastes et ont grande confiance dans le succès de l'entreprise.

L'état sanitaire de l'Isthme est satisfaisant.

Panama, 16 février.

Le général Santo Domingo Vila, le chef de l'Etat, est arrivé ici aujourd'hui.

Panama, 24 février.

M. Ferdinand de Lesseps a été brillamment reçu ici, par les habitants et par la communauté étrangère.

Depêche du « Times » de Londres

Panama, 23 février.

Un banquet sera offert vendredi à M. de Lesseps.

Dépêche du « Soir »

Panama, 24 février.

La réception de M. Ferdinand de Lesseps dans la ville de Panama, organisée par souscription privée, est enthousiaste.

La ville a été décorée par la population tout entière. Les derniers chantiers visités sont ceux de Bohio, chantiers de mines et de galeries, et ceux de Tavernilla, dans la plaine, où les appareils d'extraction attendaient les transporteurs maintenant livrés.

Dépêches reçues par l'administration et affichées dans la salle des Titres de la Compagnie, rue Caumartin.

Colon, 17 février.

Arrivés. Tous et tout bien.

FERDINAND DE LESSEPS.

Colon, 21 février.

Avec les délégués, visité, vendredi, les travaux pour le débouché du Chagres dans l'Atlantique; samedi, les chantiers de dragages établis sur les seize premiers kilomètres de canal du côté de Colon, neuf dragues en travail; navigué sur les cinq premiers kilomètres, à bord d'un remorqueur portant le pavillon colombien et français, suivi de la chaloupe à vapeur de l'amiral Jouett, portant le pavillon américain, et de la chaloupe à vapeur du duc de Sutherland, portant le pavillon anglais; traversé ensuite, sur un kilomètre, les chantiers en terrassements du Mindi, très avancés; repris et poursuivi en naviguant sur le canal et visitant les dragues échelonnées jusqu'au seizième kilomètre dans l'intérieur.

FERDINAND DE LESSEPS.

Panama, 24 février.

Lundi, visité les chantiers de terrassement de Bohio-Soldado où les déblais s'exécutent au moyen de mines et de galeries. Mardi, la plaine de Tavernilla livrée aux transporteurs. Tout bien.

FERDINAND DE LESSEPS.

Panama, 25 février.

Mardi, visité les chantiers de dragages du côté du Pacifique et les installations à la Boca où, sur les six grandes dragues en montage, deux sont lancées; — mercredi, vu les chantiers de Pedro-Miguel, Paraiso, Culebra et Emperador, se succédant sans interruption jusqu'à Obispo, que visiterons. A la Culebra, en outre des anciens excavateurs, cinq nouveaux, de ceux essayés à Pantin, sont en marche, et les autres en montage. La grandeur et l'organisation de tous les chantiers sont très frappantes.

FERDINAND DE LESSEPS.

Panama, 27 février.

Visité vendredi les chantiers d'Obispo, Matachin et Gorgona; assisté à l'explosion d'une grande mine à Obispo, ayant désagrégé environ trente mille mètres cubes de roches dures. De grands résultats ont été constatés sur tout le parcours, de l'Atlantique au Pacifique. Nous nous embarquerons pour France mercredi, sur le *Washington* allant à Saint-Nazaire.

FERDINAND DE LESSEPS.

REVUE DE LA PRESSE

Extrait de « Paris-Bourse »

Le cube extrait au mois de janvier s'est élevé, dans les treize chantiers, à 1,068,000 contre 719,000 en décembre et 687,000 en novembre. Depuis deux mois, il y a donc une augmentation de 50 0/0. Que deviennent, en face de cette constatation, les règles de trois exposées, il y a quelques mois, par les adversaires de l'entreprise. Déjà les affirmations de M. de Lesseps se réalisent, et bientôt on pourra prouver, mathématiquement, que l'extraction du cube sera terminée à l'époque prévue.

Extrait de la « Revue économique et financière »

Ceux de nos lecteurs qui ont gardé le souvenir de nos derniers articles sur le Panama n'ont pas dû s'étonner outre mesure du vif mouvement de reprise dont les actions et les obligations de cette Société viennent d'être l'objet. La hausse a eu simplement pour point de départ une appréciation plus exacte de la situation. A cette cause, il est vrai, n'ont pas tardé à s'en joindre d'autres. L'existence d'un découvert et la formation d'une spéculation à la hausse n'ont pas peu contribué à accélérer le relèvement des titres. Mais on ne saurait nier que le démenti donné par les événements aux nounouvelles pessimistes répandues par les adversaires de la Compagnie n'ait été la cause première du mouvement auquel nous assistons. Quant à espérer que cette hausse subite ne sera pas suivie d'un certain tassement, il n'y faut pas songer. La hausse a été trop prompte et elle ménage de trop forts bénéfices à certains spéculateurs, pour ne pas donner lieu à des réalisations qui alourdiront les cours. Mais les actionnaires, les seuls pour lesquels nous écrivions, auraient tort de se préoccuper de cette nouvelle fluctuation. L'avenir leur réserve encore plus d'une. Qu'ils se disent bien, d'ailleurs, qu'une hausse de 40 ou 50 francs ne favorise pas plus l'extraction qu'une baisse ne la contrarie.

Les nouvelles de l'isthme sont satisfaisantes. A la saison des pluies, qui a été cette année particulièrement mauvaise, a succédé la saison *sèche*, pendant laquelle les travaux vont pouvoir prendre tout leur développement. On peut, dès maintenant, en jetant un coup d'œil sur le relevé du cube extrait pendant ces trois derniers mois et en le comparant à celui de l'année dernière, se rendre compte des progrès réalisés depuis cette époque. L'extraction en janvier n'a pas été moindre de 1,068,000 m. c., alors qu'elle n'avait été que de 719,000 m. c. en décembre et de 687,000 en novembre.

Extrait du « Capitaliste »

Le *Capitaliste*, après avoir rapproché du cube effectué en janvier 1886 (1,068,000 mètres) les cubes réalisés dans chacun des quatre derniers mois de 1885, fait ressortir en ces termes l'importance du résultat acquis :

La Compagnie est donc entrée, suivant toutes les prévisions, dans la période des grands travaux. Si la saison des pluies ne s'était pas prolongée cette année au delà de l'époque habituelle, le cube de janvier eût sans doute atteint 1,500,000 mètres cubes.

La progression est, on le voit, remarquable. Toutefois, elle n'est pas pour nous étonner. Nous avons annoncé, au fur et à mesure qu'ils se sont produits, tous les arrivages, dan l'isthme, de matériel d'excavateurs et de dragues, accompagné par un nombreux personnel d'entrepreneurs. De plus, la Compagnie recevait les fonds provenant de l'appel du troisième quart de ses actions. La conséquence de ces dépenses et de cet accroissement du personnel de travailleurs et de matériel sur les chantiers du canal devait être une élévation progressive de la somme des travaux effectués. Il faut bien, en effet, que les adversaires de la Compagnie, dont le nombre d'ailleurs diminue en présence des faits accomplis, en prennent leur parti et admettent désormais cette vérité, que, toutes les fois que la Compagnie encaissera des fonds provenant ou du capital-actions ou d'émissions d'obligations nouvelles, ces encaissements correspondront à l'avancement et, finalement, concourront à l'achèvement du Canal.

On n'a pas, en effet, encore trouvé le moyen de faire travailler les ouvriers sans les payer, ou, tout au moins, on en a perdu la formule. Donc, tout nouvel appel de fonds de la Compagnie, sous quelque forme qu'il se produise, se traduira comme cela vient de se passer, par une plus-value de toutes ses valeurs.

Extrait du « Soir »

La présence du duc de Sutherland à Panama, parmi les délégués de chambres de commerce qui accompagnent M. Ferdinand de Lesseps, ayant pu causer quelques susceptibilités d'ordre diplomatique, notamment à Washington, une interpellation d'un membre de la Chambre des communes, à Londres, a permis au gouvernement de la Reine de bien établir que la Compagnie du Canal de Panama était une Compagnie privée, industrielle, sans attache gouvernementale, et que le gouvernement anglais n'avait donné aucun mandat officiel à aucune personne pour se joindre aux délégués.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 20 février, par le steamer Floridian

MM. ALLIAS (Guillaume).
le docteur POIRSON (Albert).

De Southampton, le 25 février, par le steamer Avon

MM. JULLIN (Aimé).
le docteur MOUILLERON.

Extrait du « Bulletin des Travaux »

L'entreprise du Canal interocéanique de Panama comptera parmi ses travailleurs un habitant d'Orléans : nous voulons parler de M. Grosperrin, l'actif entrepreneur, qui a exécuté tous les travaux d'aqueduc et de voirie faits depuis l'ouverture des voies nouvelles jusqu'à ce jour. Après avoir, dans ces derniers temps, édifié les ateliers et le dépôt des machines des chemins de fer de l'Etat à Orléans, ce laborieux soldat du travail est parti pour coopérer pour une grande part à l'accomplissement de l'œuvre de M. de Lesseps.

LES PRÉPARATIFS POUR L'UTILISATION DU CANAL

El Pais de Mayaguez (île de Porto-Rico) se fait l'écho des habitants qui demandent que l'Espagne se hâte de faire dans les ports de cette île les travaux nécessaires pour qu'elle puisse retirer du percement de l'Isthme de Panama tous les avantages que lui réserve sa situation géographique.

L'île de Porto-Rico se trouve juste sur la route du Canal. Elle est plus tranquille que Saint-Domingue, plus florissante que Saint-Thomas.

« Mayaguez, dit *El Pais*, est le point véritable pour « l'escale des navires venant de l'Atlantique ou du Pa- « cifique et cherchant à réaliser des transactions com- « merciales. »

Aussi *El Pais* réclame-t-il énergiquement du gouvernement espagnol des travaux d'appropriation, à bref délai, pour le port de Mayaguez.

On voit que, de toutes parts, les intéressés se préoccupent de l'inauguration prochaine du Canal interocéanique et s'apprêtent à en profiter.

Extrait de la « Gaceta universal »

Les armateurs et les commerçants du monde entier se disposent à utiliser le Canal de Panama; celui de Suez constitue un précédent capable par lui seul d'encourager les plus méfiants.

Il n'y a pas longtemps M. de Lesseps disait au rédacteur d'un journal de Paris :

« A Suez, l'entreprise tentée était pleine de diffi- « cultés; pour Panama, je n'ai pas seulement grand « espoir, je suis certain de l'heureux résultat, en dépit « de tout ce que pourraient dire mes détracteurs. »

LE VÉNÉZUÉLA ET LE CANAL DE PANAMA

Les Etats-Unis de Vénézuéla sont bornés au nord par la mer des Antilles et l'océan Atlantique; au sud, par le Brésil et par des territoires que se disputent l'Equateur, la Colombie et le Pérou; à l'est, par la Guyane anglaise, et à l'ouest par la Colombie.

C'est un pays fertile, avec de hauts plateaux où le climat est sain et tempéré. Dans la vallée de Caracas, qui est la capitale, on jouit d'un printemps presque perpétuel et d'une température moyenne de 21° centigrades.

Le café du Vénézuéla est justement estimé; son cacao est le meilleur du monde; le tabac, le coton, l'indigo, le rhum, les cocos, les bananes, les quinquinas, le caoutchouc, le ricin, la salsepareille, les résines médicinales, l'or et le cuivre en barres, les minerais, les bois de teinture, le gaiac, le cèdre, l'acajou, les bois de fer, de construction et d'ébénisterie, les cuirs, les peaux, les cornes, les os, les plumes d'oiseaux sont, avec le café et le cacao, les principaux articles d'exportation.

Les exportations ont atteint, en 1883, une valeur de 98,601,133 francs, et sont susceptibles d'une grande augmentation, lorsque le Canal de Panama aura facilité les communications du Vénézuéla avec la Colombie, l'Equateur, le Pérou, la Bolivie et l'Amérique du Nord.

L'Amérique du Nord, la France et l'Allemagne tiennent les premiers rangs au Vénézuéla pour les échanges.

Le mouvement commercial d'importation et d'exportation du pays s'est effectué, en 1883, au moyen de 638 vapeurs dont 152 français, et 1,822 voiliers, dont 22 français.

La part de la France dans ce mouvement devrait être beaucoup plus grande. Malheureusement, comme la plupart des républiques hispano-américaines, le Vénézuéla a été fréquemment troublé par des révolutions intérieures. Dans l'une d'elles, plusieurs Français subirent des pertes considérables. Ils réclamèrent des indemnités. Les relations diplomatiques entre la France et le Vénézuéla devinrent, par suite, plus difficiles, puis cessèrent tout à fait.

Les maisons allemandes et américaines, établies dans le pays, profitèrent de cette rupture pour développer leur influence au détriment du commerce français.

Le ministre des affaires étrangères, M. de Freycinet, qui paraît résolu à agrandir le plus possible notre influence commerciale dans les régions lointaines, vient de nommer un envoyé extraordinaire au Vénézuéla.

Il a fait choix de M. Thiessé, député de la Seine-Inférieure, secrétaire de la Chambre, qui s'est, depuis vingt ans, occupé des questions coloniales, des grands problèmes commerciaux et industriels. M. Thiessé, il y a trois ans, a entrepris un long voyage, dans le cours duquel il a visité l'Amérique du Sud, en s'appliquant « à remarquer — ce sont ses propres expressions — « les débouchés que ces pays neufs pouvaient ouvrir à « notre commerce ».

Un rédacteur du *Voltaire* a eu l'excellente idée de demander à M. Thiessé une entrevue, dont nous croyons devoir reproduire textuellement la partie principale :

Le Vénézuéla est situé non loin de l'embouchure du futur canal de Panama...

Vous devez comprendre que, dès maintenant, la France a tout avantage à assurer à ses nationaux une protection efficace dans ces parages!...

En outre, même en ce moment, le commerce avec l'Amérique du Sud peut devenir très considérable, et le Vénézuéla est une des contrées où le négoce est le plus en honneur.

J'étais tenu au courant de tous ces faits par des correspondants d'Amérique et je ne cessais d'en avertir le ministre des affaires étrangères; c'est alors que ce dernier a essayé de renouer « les relations diplomatiques » rompues et qu'il m'a prié d'accepter le poste de ministre plénipotentiaire dans ce pays que je connais.

Je compte beaucoup, pour réussir, sur l'aide de mon ami, l'ancien président Gusman Blanco; il habite Cannes à cette heure, mais il va regagner prochainement Caracas, où il pose de nouveau sa candidature à la présidence (les pouvoirs du président viennent d'expirer le 15 février dernier). Si Gusman Blanco est réélu, — comme je le crois, — la France et le Vénézuéla auront entre eux des rapports d'amitié étroite dont l'ouverture du canal de Panama fera bien apprécier la valeur productive...

En tout cas, d'ailleurs, dans le courant de ce mois même, de nombreuses conventions doivent être signées entre le Vénézuéla et la France; elles m'accréditeront en qualité de « ministre plénipotentiaire, envoyé extraordinaire », ce qui marquera bien l'importance de ma mission.

— Et vous partez?

— Vers le 25 mars, sans doute. Mme Thiessé, qui est ma dévouée collaboratrice de tous les instants, m'accompagnera. Je ne donne pas ma démission de député, comme bien s'en-

tend; j'estime qu'avec le scrutin de liste la Seine-Inférieure est assez remarquablement représentée à la Chambre, et les intérêts de nos électeurs communs placés en d'assez bonnes mains pour que je puisse quitter la France durant six mois ou un an, — peut-être plus même, car je veux conduire ma mission jusqu'au bout, c'est-à-dire travailler en Vénézuéla, aussi longtemps que je le jugerai utile, au triomphe définitif de l'influence française sur l'influence allemande.

Nos meilleurs vœux accompagneront M. Thiessé dans sa mission, dont nous n'avons pas besoin de faire ressortir l'importance et l'opportunité.

LES ENTREPRENEURS

Extrait du « Télégraphe »

Nous sommes en mesure d'annoncer que les nouveaux entrepreneurs — *Société française de construction et de travaux publics* — chargés du creusement de la dernière partie du Canal qui restait à concéder, ont reçu de M. Ferdinand de Lesseps l'autorisation officielle de commencer les travaux.

Extrait de la « Revue économique et financière »

Les journaux quotidiens ont publié les dépêches officielles. Nous n'y reviendrons pas. Ce qui semblera peut-être plus intéressant, du reste, c'est la décision prise par la *Société de constructions et de travaux publics*, qui a soumissionné le dernier lot important des travaux pour l'exécution complète du Canal. Cette Société avait envoyé ses directeurs à Panama, sur le même paquebot que M. de Lesseps; car, tout en ayant arrêté les grandes lignes du projet, la Société s'était réservé de décider, après inspection des lieux, la façon dont on attaquerait l'entreprise. Or, les directeurs viennent, par dépêche, de donner l'ordre d'exécuter et d'envoyer immédiatement tout le matériel avec tout le personnel fixés, et même d'augmenter dans la mesure la plus large les prévisions, leur opinion étant « que l'œuvre est exécutable et doit s'exécuter dans les délais et par les moyens prévus ».

LE CANAL INTEROCÉANIQUE

Nous avons commencé, dans le *Bulletin* du 15 février, la publication d'une étude historique, reproduite du *Times*, sur les diverses tentatives faites pour réunir les eaux des océans Atlantique et Pacifique.

Nous donnons aujourd'hui la fin de cette étude intéressante.

Intervention de M. F. de Lesseps

Les faits que nous venons d'exposer expliquent approximativement la situation du projet du Canal de Panama jusqu'au moment où il a été entrepris par M. Ferd. de Lesseps, aidé et soutenu par une commission de l'Académie des Sciences et par d'autres autorités françaises, il y a environ six ou sept ans.

D'après un rapport fait en 1880, par l'Académie des Sciences, la partie la plus étroite de l'Isthme de Panama est de 30 milles et demi, à partir de la ville de ce nom, située entre l'embouchure du Bayanos et la baie de San-Blas sur l'Atlantique, mais les déviations de la ligne rendues nécessaires par la configuration du terrain ajouteront environ 16 milles à la longueur indiquée plus haut pour la longueur totale du Canal. Le plafond du Canal, en dehors de la tranchée de la Culebra, a 72 pieds de large comme au Canal de Suez. La profondeur d'eau est de 26 pieds à 29 pieds. Dans la tranchée traversant la Cordillère, les talus des rochers ont une pente de $\frac{1}{4\frac{1}{4}}$, la largeur au plafond est de 78 pieds 3/4 et la profondeur d'eau de 29 pieds 1/2, afin d'avoir une marge plus grande de sécurité dans la tranchée.

Au point de vue technique, le problème le plus sérieux à résoudre, dans le percement du Canal de Panama, est celui du domptage des inondations de la rivière Chagres, de façon à empêcher le Canal d'être endommagé pendant la saison des pluies. Dans ce but, un barrage de 131 pieds de haut sera élevé à Gamboa, près de Cruces, et cette construction barrant la vallée où coule la rivière sera le moyen de retenir un vaste lac d'une capacité de plus de 1,000,000,000 de mètres cubes d'eau, quantité que M. de Lesseps a dit être de beaucoup supérieure aux eaux fournies par les plus grandes inondations. De sorte que le problème, comme l'a dit M. de Lesseps lui-même, se réduit aux termes suivants: « L'utilisation, sur le versant Atlantique de la vallée du « Chagres, et sur le versant Pacifique de la vallée du « Rio-Grande, les lits de ces deux rivières se compo« sant de terres d'alluvions faciles à enlever à la « drague. »

Le tracé du Canal

Une ligne de hautes collines s'étendant sur une longueur de huit milles trois quarts, et ayant une hauteur de 147 pieds, sépare les deux vallées et le Canal doit la traverser. La tranchée principale sera donc creusée sur une longueur d'environ neuf milles, à une profondeur de près de 150 pieds.

Le port d'entrée du Canal à Colon, sur la côte Atlantique, est creusé au moyen de dragages à Fox-River, où un port provisoire a été établi pour recevoir et emmagasiner le matériel. Partant de ce point, le Canal, longeant les marais du Mindi, passe dans la vallée du Chagres, à Gatun; de là, le tracé suit la vallée du San-Pablo entre le chemin de fer et la rivière qui coule à gauche du Canal; il coupe la rivière à différents points et traverse la ligne du chemin de fer à San-Pablo. Puis le tracé du Canal passe à Matachin, en coupant de nombreux coudes de la rivière et suit, en général, la rive droite, qu'il abandonne à Matachin, où le Canal entre dans la vallée de l'Obispo. Le niveau de la rivière à Matachin, quand les eaux sont basses, est à 44 pieds au-dessus du niveau de la mer. La pente moyenne du lit de la rivière n'est que de 1/3,300. Dans la vallée de l'Obispo, le terrain est très irrégulier, jusqu'à ce qu'on arrive à Emperador, situé à 200 pieds au-dessus du niveau de la mer, et à une distance de deux milles et quart de Matachin. Le tracé, dans cette tranchée, a été fixé avec des courbes d'environ un mille de rayon. Le Canal a une longueur totale de 46 milles.

Progrès des Travaux

Ceux qui sont le mieux à même de juger, par suite des observations qu'ils ont faites sur les lieux mêmes, reconnaissent que des progrès réels ont été faits dans les travaux du Canal. Les travaux ont été commencés avec activité dans 21 sections de l'entreprise, qui sont sous les ordres de quatre ingénieurs divisionnaires.

Des milliers de nègres et d'autres ouvriers sont employés aujourd'hui et ont été employés depuis quelques années aux travaux du Canal et, à Colon comme à Panama, il y a des preuves d'une grande prospérité.

Le Canal et les Etats-Unis

Les Etats-Unis de l'Amérique du Nord et les pays de l'Amérique du Sud et du Centre, baignés par l'océan

Pacifique bénéficieront beaucoup du Canal de Panama.

Le commerce entre ces pays s'est, depuis de longues années, considérablement accru, comme on le verra par les chiffres suivants, empruntés aux rapports officiels sur le commerce extérieur des Etats-Unis :

	Valeur du total des Importations et Exportations	
	en 1857 (1 = $ 1.000)	en 1884 (1 = $ 1.000)
Chili	6.645	3.773
Pérou	716	3.120
Chine	12.752	20.242
Indes orientales britanniques	11.744	14.261
Australie	4.728	13.598
Mexique (la moitié du commerce seulement)	4.800	10.050
Amérique centrale	425	9.225
Japon	»	13.791
Indes orientales hollandaises	904	5.617
Totaux	$ 42.724	$ 93.677

En plus de cette grande somme de trafic avec les pays étrangers, les Etats-Unis auraient probablement à recueillir de grands bénéfices en ayant une voie de communication ouverte par le Canal de Panama avec leurs propres territoires du versant du Pacifique.

Le chemin de fer de Panama

La Compagnie universelle du Canal interocéanique a réussi à acquérir un intérêt prédominant dans le chemin de fer de Panama.

Cette ligne interocéanique, ouverte en 1855, est devenue depuis une voie très importante de communications commerciales entre les nations de la côte occidentale d'Europe et l'Asie orientale, aussi bien qu'entre San-Francisco et New-York.

La longueur du chemin de fer, depuis Aspinwall sur l'Atlantique jusqu'à Panama, est de 47 milles 1/2, soit environ la même longueur que celle du Canal. Depuis 1877, le nombre des voyageurs transportés annuellement par cette ligne a augmenté de 22,110 à 304,000, et il y a eu une grande augmentation dans le transport des marchandises pendant le même espace de temps, tandis que, pour les besoins du Canal, il a une valeur inappréciable.

L'Angleterre et le Canal de Panama

Si le Canal était utilisable immédiatement, il serait employé par nous pour tout notre commerce avec les Etats Pacifiques de l'Amérique du Nord et notre commerce avec ces pays, qui est représenté aujourd'hui par le chiffre respectable de plus de 700,000 tonnes par an et par une valeur de près de 9,000,000 de liv. st.; il serait utilisé pour environ la moitié de notre commerce avec le Mexique, qui est de 180,000 tonnes de marchandises par an et d'une valeur déclarée d'environ 2,500,000 livres sterling, et il absorbera, dans la pratique, tout notre commerce avec le Chili et le Pérou, représentant de 500,000 à 600,000 tonnes de marchandises, et qui est officiellement évalué à environ 9,000,000 de liv. st. par an.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Avril 1885

Météorologie. Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'avril 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon	21°2	31°8	27°7	79 5	33mm6	7
Gamboa	16 4	34 6	26 0	71 9	34 5	4
Naos	21 4	35 2	27 9	77 1	18 3	3
Totaux	59 0	101 6	81 6	228 5	86 4	14
Moyennes	19 7	33 9	27 2	76 2	28 8	5

La température moyenne a augmenté, de mars à avril, de 0°9, conformément à la marche normale de la saison ; mais l'augmentation n'existe que pour Gamboa et Naos, et il y a même une petite diminution à Colon, de telle sorte que c'est Naos qui a maintenant la température la plus élevée, ainsi que généralement pendant la saison des pluies.

La température moyenne de l'eau de la mer, qui avait atteint son minimum annuel en mars, a remonté fortement en avril, de 0°9 à Colon, 2°9 à Naos. Elle est, à l'un des points, de 27°8, à l'autre, de 22°3, et son minimum absolu du mois à Colon, 25°6, égale juste son maximum à Naos.

Sa variation journalière est, comme toujours, bien moins étendue à Colon qu'à Naos.

L'humidité a augmenté sensiblement par rapport à mars, qui est ordinairement le mois du minimum annuel.

Cette augmentation existe surtout sur les deux côtes de l'Isthme, bien qu'il n'y soit pas tombé plus d'eau que dans l'intérieur, Au point de vue de la quantité de pluie tombée, le mois d'avril 1885 a été très sec.

Le niveau du Chagres n'a plus eu la fixité, pour ainsi dire absolue, qu'il avait montrée en mars, et en avril il a éprouvé une série continuelle d'oscillations lentes et faibles, dont la plus grande a atteint à peine 0m25 d'amplitude verticale ; finalement, du commencement à la fin du mois, le niveau moyen a monté au plus de 0m30 à Gamboa, 0m10 à Bohio-Soldado.

L'alizé continue à se faire sentir dans l'Isthme à peu près comme en mars, si ce n'est que sa force diminue et que les brises variables commencent à apparaître, au moins à Naos.

Sa direction est, comme toujours, Nord-Est ou Nord à Colon, inclinant jusqu'au Nord-Ouest à Gamboa et surtout à Naos. Les calmes sont toujours fréquents à Gamboa pendant la nuit.

Marégraphie. Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	0m00	0m 38	0m 33
Naos.................	0 24	5 46	5 52

Ces mouvements sont à peu près les mêmes qu'en mars. Ceux de Naos ont suivi de 1 jour ou 2 la nouvelle lune du 15 avril.

LA SPÉCULATION

Extrait du « Gaulois »

L'action du Panama vient de bénéficier d'une reprise. Il n'est pas possible qu'il ne se produise pas, de la part de quelques spéculateurs attirés par la hausse, des ventes de réalisation. Ce qui est odieux seulement, ce sont les moyens mis en œuvre pour détruire, si on le peut, ces profits.

Extrait du « Journal des Débats »

Le Panama est en hausse progressive. — Il ne s'agit plus, dit-on, de rachats d'actions vendues à découvert. On suppose, probablement avec raison, qu'il est arrivé de bonnes nouvelles de l'Isthme relativement à la situation des travaux et à leur développement prochain. Dans tous les cas, M. de Lesseps, au retour, éprouvera la satisfaction que doit lui donner la confiance démontrée de ses actionnaires.

Extrait du « Capitaliste »

Après la hausse très vive qui s'était produite sur les actions de *Panama*, on pouvait s'attendre à quelque réaction. C'est ce qui est arrivé.

A côté de l'épargne qui achète couramment et garde ses titres, la spéculation fébrile achète avec bruit, vend de même et imprime ainsi aux valeurs les mieux classées les mouvement les plus désordonnés. Les porteurs de titres sérieux commencent à s'habituer à ces soubresauts de la cote et ferment l'oreille à tous les racontars mis en circulation pour les intimider.

Extrait du « Soir »

On nous écrit de Londres :

« Dans l'intérêt de la liquidation en Bourse de lundi, les spéculateurs engagés à la baisse sur les divers titres de la Compagnie de Panama ont imaginé de lancer à Paris, samedi soir, une dépêche annonçant une grave maladie de M. de Lesseps.

« Il paraît (et vous êtes à même d'être mieux renseigné que votre correspondant sur ce point) qu'à la petite bourse du soir, à Paris, en effet, samedi dernier, un mouvement de spéculation en baisse, basé sur la fausse nouvelle imaginée, est venu en aide aux spéculateurs à liquider ici lundi.

« Le mouvement n'a pas donné ce que les spéculateurs en espéraient, et leurs engagements les maintiennent dans une situation fort critique. Il faut s'attendre, sans doute, pendant toute la durée du voyage de M. de Lesseps, à des manœuvres de ce genre.

« Le respect et l'admiration que tout Français digne de ce nom éprouve pour le créateur du canal de Suez, et, d'autre part, la jalousie que nous suscite cette gloire dans certains cercles étrangers, m'a fait penser qu'il serait utile de renseigner vos lecteurs sur cet incident de bourse. »

Extrait de la « Cote européenne »

A la petite Bourse de samedi soir, une couche de spéculateurs assez peinés par le mouvement en hausse sur les titres de la Compagnie de Panama, a eu recours au lancement d'un bruit, assez usé, du reste, relativement à l'état de santé de M. Ferdinand de Lesseps et, à l'aide de cela, cette « école moderne » a réussi à faire reculer les cours. Quelle victoire !...

« Toutefois, nous pensons d'un autre côté, que ce n'est pas M. Ferdinand de Lesseps qui est malade, heureusement, mais plutôt ceux qui, à l'approche d'une liquidation désastreuse pour les détracteurs systématiques de ses œuvres, ne reculent devant aucun moyen pour amoindrir leurs pertes.

« Ces manœuvres empêcheront-elles que le Canal de Panama soit ouvert à l'heure indiquée? Il est du reste fort curieux de voir combien Panama ressemble à Suez : C'est le moment où Borel, l'entrepreneur à Suez, regardait les cinquante millions de mètres cubes (sur soixante-quinze) qui restaient à enlever et disait : « Les machines ont enfin mordu, le Canal est fait ». Et deux ans après le canal de Suez était fait. — A Panama, nous avons les entrepreneurs qui ont amené les machines sachant mordre : les machines ont mordu, le Canal est fait. »

Extrait de « Paris-Bourse »

Nous n'appelons pas, sur le promoteur de ces nouvelles, les foudres de la justice, car ils ont déjà été assez punis, ce mois-ci, par une hausse de cent francs; mais ils ne devraient pas oublier que, derrière M. de Lesseps, il y a une femme, — une nombreuse famille, même, — qui mérite des égards quand il s'agit de nouvelles relatives à la santé de son chef.

Extrait de la « Revue économique et financière ».

Des bruits de diverse nature, mais ayant pour trait commun d'être défavorables, ont été mis cette semaine en circulation à propos du *Panama*. Aucune preuve n'ayant été apportée à l'appui, nous en épargnerons la nomenclature au lecteur. Disons seulement que ces bruits sont venus bien à propos, à la veille d'une liquidation dans laquelle les vendeurs d'actions Panama non encore rachetés avaient intérêt à employer tous les moyens pour échapper à un étranglement. Des ventes venues à l'appui, la coïncidence qu'on a remarquée, ont réussi à faire rétrograder les cours un instant, mais le marché s'est vigoureusement relevé aujourd'hui même. L'incident est clos jusqu'à nouvel ordre ; car les vendeurs n'auront sans doute pas désarmé sans retour.

Extrait du « Daily News Chronicle »

Le triomphe du canal de Suez devrait dicter aux soi-disant « experts » la prudence à l'égard des opinions dogmatiques sur « la possibilité ou l'impossibilité des choses ».

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 au 26 février 1886.

Opp. nº 422. — Sur deux certificats provisoires et nominatifs d'actions nºs 336,668 et 336,669.

Opp. nº 423. — Sur une action au porteur nº 92,669.

Opp. nº 424. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur nº 168,741.

Opp. nº 425. — Sur six coupons nº 7 (échéance du 15 janvier 1886) d'obligations 5 0/0 au porteur nºs 153,480 à 153,485.

Opp. nº 426. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action nº 10,789 pour une action.

Opp. nº 427. — Sur huit obligations 3 0/0 au porteur nºs 340,981 à 340,988.

Erratum. — Opp. nº 418 (publiée au bulletin du 15 fé-

vrier 1886.) — Lire : sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 6,296.

MAINLEVÉES

***Signifiées du** 15 **au** 26 février 1886.*

Opp. n° 260. — Sur cinq obligations provisoires 3 0/0, libérées, n° 238,496 à 238,500.

Opp. n° 336.— Sur quatre actions au porteur n°s 514757 — 514758 — 515925 — 545358.

Opp. n° 369. — Mainlevée partielle sur une obligation 3 0/0 au porteur n° 535,107.

Opp. n° 402. — Sur une obligation 5 0/0 au porteur n° 168,741.

Opp. n° 421. — Sur dix actions au porteur n°s 63,821 à 63,825, 505,953 à 505,957.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 28 FÉVRIER 1886

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
15 février	445 446.25 447.50 448.75 450 447 50 446.25 447.50 448.75	en liq. : ... au 15 : 443.75	360	225 224.75 225.50 226	277 277.50 278 278.50 278.75 279 279.25 279.50 279.75 280
16 —	456 25 457.50 456 25 455 456.25 457.50	en liq. : 455 au 28 : 445	360 361 365 362 363	226 227 228 229 229.50 230 229	280 281 281.25 282 282 50 281.75 282 282.50
17 —	457.50 458.75 457.50 456.25 455 456.25 458.75 460 461 25 462.50 463.75 462.50 461.25 460 462.50	en liq. : ... au 28 : 457.50	365 370 369 50 367.50	230 231.25 232 232.50 233 233.50 233.75 234 235	285 286 287.50 288 289 289.50 290 289.75 289 290
18 —	476.25 475 473.75 475 472 50 471.25 470 471.25 472.50 471.25	en liq. : ... au 28 : 477.50	370 375 380 372.50 373 75 380 385 390 395 400 390 375 385	245 247.50 250 245 247.50 245 246 247.50	300 305 307 307.50 308 306.50 305 304.50 305 306
19 —	477.50 478.75 480 481 25 480 481.25 482.50 483.75 485 483 75 482.50 483.75 485 483.75	en liq. : ... au 28 : 477.50	385 387.50 385 388.75 385	250 252 255 253.75 255	306 307 308 307 306 306.50 307 306.50 306 305.50 305 305.50 306
20 —	483.75 485 488 75 490 487.50 486.25 487.50 488.75 487.50 485.25 485 483.75 486.25 485 486.25	en liq. : ... au 28 : 483.75	380 377.50 372 377.50 380	250 251.25 252 252.50 253 254 255 253 252.75 253 251.25 252	305 303 305 304 50 303.50 303 302.50 302.25 302 301.75 301.50 301.25 301
22 —	460 461 25 462.50 463.75 465 466 25 467.50 468.75 466.25 465 463.75 462.50 465 466.25 468.75 470	en liq. : ... au 28 : 460	375 380 381 377.50 375	247.50 245 242 50 241.25 240 241 25	292.50 293.75 294 294.50 295 293.50 293 292.75 292 50 292 291.50 292.50 291.50 292.50 291 50 292
23 —	472.50 473.75 475 476.25 473.75 472.50 471.25 470 468.75 467.50 468.75 470 468.75	en liq. : ... au 28 : 475	375 376 377 378 375	240 241 242 242 50 243 243.50 244 242 244	295 296 297 298 295 298 297 296 295.50 295 295.50 296
24 — ...	465 463.75 462.50 463.75 465 466.25 467.50 466 25 465 463.75 462.50	en liq. : ... au 28 : 462.50	375 377 375	240 242 240 241 240	295 294 295 296
25 —	462.50 461.25 460 458.75 457.50 456.25 455 453.75 452.50 451 25 453 75 455 453.75 452.50 455 452 50	en liq. : ... au 28 : 463.75 451.25	375 372 372.50 370.50 370 368 366 365 364	240 239 238.50 238 237 236 235.50 237.50	293 292.50 292 291.50 291.25 291 290.75 290.50 290.25 290 291 290.50
26 —	450 451 25 452.50 450 448.75 447.50 450 452 50 455 457.50 458.75 460 461.25 462.50 460 461.25 460 458.75 457.50 460 458 75 460	en liq. : ... au 28 : 446.25 462.50 446.25 458 75	360 356 357 355 360 362 50	230 231 232 233 234	285 284 283 285 286 287 288 288.50 289 290 289 290
27 —	465 466.25 467.50 466.25 463.75 462.50 461.25 460 458.75 457.50 456.25 455	en liq. : ... au 28 : 465 466.25 453.75 453.75	365 370 369 365 365.25 363	240 239 238 237 235.50 239 238 235.50 235	294 295 296 297 295 294 293 292 291 292

7e Année. — Numéro 158. Lundi 15 Mars 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 3 0/0

TROISIÈME TIRAGE

Le troisième tirage des Obligations 3 0/0 aura lieu le jeudi 1er avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,113 obligations qui seront remboursables à dater du 15 avril suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU TROISIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 3 0/0

Les porteurs d'obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 15 avril 1886, sera payé à partir du jeudi 15 avril, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 047, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PAYEMENT

DU TROISIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 3 (de 10 fr.), échéant le 1er avril 1886, sera payé à partir du jeudi 1er avril, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 40, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des

Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

Dépêches reçues par l'administration et affichées dans la salle des Titres de la Compagnie, rue Caumartin.

Panama, 3 mars.
(arrivée le 4 après minuit)

Dimanche, grand banquet offert par la colonie anglo-américaine. Mardi, partis de Panama pour Colon; vu les ateliers de Matachin et les chantiers de San-Pablo, ce qui complétait la visite de tout le Canal. Nous partons aujourd'hui pour France, sur le *Washington*, tous en très bonne santé.

FERDINAND DE LESSEPS.

La Martinique, 10 mars.

Tous bien.

FERDINAND DE LESSEPS.

Extrait du « Figaro »

Les armateurs anglais ont télégraphié à M. Ferdinand de Lesseps, à la Martinique, pour lui offrir un banquet à Paris, dès son retour de Panama, le 6 avril. M. de Lesseps a répondu qu'il acceptait.

Extrait du « Soir »

D'après nos propres renseignements, c'est le président de la grande compagnie postale *Péninsulaire et Orientale* qui a pris l'initiative de cette manifestation.
Le banquet aura lieu à l'hôtel Continental.

Extrait du « Temps »

Notre correspondant de Saint-Nazaire nous écrit que, par une dépêche de la Martinique, datée du 11 mars, M. Ferdinand de Lesseps a annoncé au maire de Saint-Nazaire qu'il acceptait la réception que lui avaient offerte la municipalité et la Chambre de commerce.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 6 mars, par le paquebot France

MM. le docteur CLÉRAULT.
le docteur PROUST.
DUMONT (Henri).
CAILLAT (Alexandre).
IMBERT (Baptiste).
PARAZOLS (Marcelin).
SOUHART (Alexandre).

A PANAMA

Extrait du « Journal des Débats »

En vue de la Barbade, le 10 février 1886.

A peine revenu depuis trois mois du Canada et des Montagnes Rocheuses, me voici de nouveau en plein Océan. J'étais allé au Canada pour inaugurer une ligne directe de navigation à vapeur, entre la France et son ancienne colonie, et vous savez avec quel enthousiasme notre « délégation » a été accueillie par les Français d'Amérique, demeurés, malgré un siècle d'abandon, religieusement fidèles au souvenir de la mère-patrie. Je vais aujourd'hui visiter le percement de l'isthme de Panama, une entreprise due à l'initiative privée et à l'esprit d'association des Français, qu'on accuse de manquer absolument d'initiative et d'esprit d'association ; ce qui les oblige, assure-t-on, à recourir perpétuellement à la tutelle et à l'assistance de l'Etat. Le percement de l'isthme de Suez a commencé à faire justice de ce lieu commun de quémandeurs de protections et de subventions; j'espère que le creusement du canal de Panama achèvera la démonstration.

Malgré ses quatre-vingts ans sonnés, l'illustre promoteur de ces deux grandes et fécondes entreprises, M. de Lesseps a voulu se rendre compte par lui-même de l'état actuel des travaux dans l'isthme, peut-être aussi rassurer les intérêts considérables engagés dans l'affaire, en invitant des témoins indépendants et sans parti pris à l'accompagner. Les chambres de commerce de Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire et Rouen (pourquoi pas le Havre ?) ont répondu à son appel et pris dans le dessus de leur panier les membres chargés de les représenter : MM. Jules Roux, Fernand Bichon, Méresse et E. Ferry. Un délégué allemand, dont l'impartialité, à coup sûr, ne saurait être suspecte, M. Pescheck, attaché à l'ambassade d'Allemagne à Paris, s'est joint à la délégation française. M. de Lesseps avait convoqué aussi un délégué anglais et un délégué américain, mais ces messieurs, dont je n'ai pas retenu les noms, se sont excusés pour des raisons toutes privées. Une soixantaine d'entrepreneurs, ingénieurs, conducteurs de travaux complètent l'expédition. Le jour du départ, mercredi 27 janvier, les uns prennent la voie de Calais avec M. de Lesseps, les autres s'en vont par le Havre, pour se réunir le jeudi matin à l'hôtel Radley, à Southampton. Levé de bonne heure, selon son habitude, M. de Lesseps reçoit force télégrammes de félicitations de Plymouth et des autres ports d'Angleterre. A dix heures, les membres de la chambre de commerce de Southampton viennent lui présenter une adresse. Le président, avec une liberté de langage toute britannique, reproche au gouvernement anglais son opposition malencontreuse à l'entreprise du percement de l'isthme de Suez, dont l'Angleterre devait être la première à recueillir les bénéfices et c'est au bruit des applaudissements qu'il exprime les vœux des représentants du commerce anglais pour la réussite de l'entreprise du Panama. A onze heures, arrivée du maire, en costume de cérémonie, robe bordée de fourrures, chaîne d'or au cou, précédé de ses massiers et accompagné de ses aldermen, de magistrats en robe rouge et d'une foule de notabilités qui viennent témoigner leurs sympathies au « Grand Français » et lui serrer vigoureusement la main. Les voitures de gala sont à la porte. M. de Lesseps et ses compagnons sont conduits à l'Hôtel de Ville, où un lunch plantureux avec une formidable *toast list* ont été préparés à leur intention. Faute de soldats de la reine — je n'en ai pas aperçu un seul échantillon dans ce grand avant-port de Londres — des pompiers font la haie dans

l'escalier. La salle du banquet est ornée des couleurs de toutes les nations; un immense drapeau tricolore fait pendant au drapeau anglais. La table en fer à cheval est garnie de 102 couverts, c'est tout ce que la salle peut contenir, et encore! M. de Lesseps s'assied au bruit des hip! hip! hourrah! entre le maire et lord Montagu. Le menu est français et la cuisine non moins française. Au dessert, le *toast-master* va se placer derrière le maire, dans une attitude solennelle. Ce *toast-master* est vêtu d'une toge violette. Il tient de la main droite un bâton blanc, de la main gauche la liste des toasts, dont voici l'ordre : A la reine! — Au Président de la République française! — Au prince et à la princesse de Galles et aux autres membres de la famille royale! — A l'évêque et au clergé du diocèse, et aux ministres de toutes dénominations! — A M. de Lesseps, notre hôte distingué, en lui souhaitant tout succès pour son importante entreprise! — A l'armée! — A la marine et à la réserve! — Aux membres du bourg de Southampton! — Aux Compagnies liées à la ville et au port! — A la presse! Total, neuf toasts, et, avec les réponses, vingt-six discours.

Le *toast-master* ouvre ce menu oratoire en levant son bâton blanc et en demandant le silence : *Please, gentlemen, silence for* (le nom de l'orateur). Le discours terminé, il donne le signal des hip! hip! hourrah! qui s'accentuent et se répètent particulièrement à la fin de la réponse de l'hôte illustre de la municipalité. M. de Lesseps exprime notamment son admiration pour les franchises communales dont jouit le peuple anglais. Le fait est que voilà une ville de 65,000 âmes — 100,000 avec les faubourgs — qui se gouverne elle-même, sans préfet ni sous-préfet, dont les services publics laissent peu de chose à désirer et dont les finances sont en bon ordre. Les dépenses municipales s'élèvent à 30,000 liv. st. pour le bourg : environ 10 shellings (12 fr. 50.) par tête. Il y est pourvu au moyen d'un impôt direct sur la propriété assise. Les habitants se plaignent, me dit-on, de ce que la taxe est lourde; mais c'est le mérite de l'impôt direct de faire exactement connaître à chacun ce qu'il paye et de lui permettre d'apprécier la valeur des services qu'il reçoit en échange, en un mot de lui donner les moyens de savoir s'il en a pour son argent. Comme il n'y a pas d'octroi ni de taxes de consommation d'aucune sorte, la vie est à bon marché. Mais il est deux heures. Le *toast-master* se lève et déclare que la liste des toasts est close. Les invités remontent en voiture et se rendent au port, au bruit des acclamations de la population massée sur leur passage. Un petit bateau à vapeur, la *Princesse Alice,* les conduit à bord du *Medway*, de la Royal Steam-packet Company, qui est à l'ancre dans la baie. Dernières poignées de main, redoublement des hip! hip! hourrah! A trois heures, le *Medway* lève l'ancre; à six heures, les côtes d'Angleterre ont disparu dans la brume.

Le *Medway*, capitaine Herbert, est un grand et beau navire de 3,687 tonneaux, de 120 mètres de long sur 12 de large, confortablement aménagé et tenu avec propreté et correction, mais un peu lourd — probablement en sa qualité de bateau postal, chargé de la correspondance des Indes occidentales; il ne file guère que 12 à 13 nœuds (1) à l'heure et même moins. Les passagers sont nombreux. Outre la petite armée civile dont M. de Lesseps est le général, on compte les clients ordinaires de la ligne, fonctionnaires anglais civils et militaires du West Indian, négociants, propriétaires, avec leurs familles. Le soir nous sommes environ 150 à table, mais c'est le premier jour! Le lendemain, hélas! nous ne sommes plus que 15. C'est que la Manche est mauvaise et que le golfe de Gascogne est pire! En tête de 15, assis à côté du capitaine et en face d'une vieille, mai solide lady, représentant unique de son sexe en ces jour désolés, M. de Lesseps, la mine souriante et mangean de bon appétit, au milieu du fracas des assiettes qu se heurtent, des plats qui volent et des verres qui se brisent. Pendant trois jours, le *Medway* n'est plus qu'un vaste hôpital. Heureusement, à la hauteur de Gibraltar, l'Océan finit par s'apaiser, le baromètre monte avec le thermomètre, et le mardi, quand on nous signale au loin l'île de Santa-Maria des Açores, le beau temps est revenu; le lendemain on dresse la tente sur le pont, on enlève les armatures qui soutiennent les plats et les bouteilles sur les tables et auxquelles on a donné le sobriquet caractéristique de *violons*, apparemment parce qu'elles apparaissent au moment où le navire entre en danse. Tout le monde est sur pied, en appétit et en gaîté. Cependant les journées sont longues. Je profite de mes loisirs pour me remettre en mémoire l'historique de l'entreprise du percement de l'isthme de Panama, et peut-être ceux de nos lecteurs qui veulent bien m'accompagner dans mes pérégrinations ne seront-ils pas fâchés d'en avoir sous les yeux une esquisse en guise de préface.

L'isthme ou plutôt la série d'isthmes qui réunissent les deux parties du continent américain ont une longueur de 2,300 kilomètres et une largeur qui varie de quelques centaines de kilomètres à 50 kilomètres à San-Blas et 56 kilomètres à vol d'oiseau, à Panama, points où l'étranglement est le plus étroit. Cette mince langue de terre, interposée entre deux océans, n'en constitue pas moins le plus grand obstacle que rencontre sur notre globe la navigation intercontinentale. Pour aller de Londres à San-Francisco, par exemple, il faut descendre au 55e degré de latitude Sud, traverser le détroit de Magellan ou doubler le cap Horn, en faisant un détour de 3,000 à 4,000 lieues. On a dû naturellement chercher à supprimer cet obstacle ou à le tourner. Tout le monde connaît les tentatives qui ont été faites pour découvrir un passage au nord-ouest du continent américain. On a fini par s'assurer que le passage existe, mais que les glaces le rendent absolument impraticable. L'inventeur du phalanstère, l'illustre Fourier, prétendait à la vérité qu'il suffirait d'adopter son système pour dégeler la mer glaciale, et même la changer en limonade. Malheureusement, on n'est pas près d'adopter le système Fourier. En attendant, on s'est rabattu sur l'opération infiniment plus simple du percement de l'isthme, et l'idée en est venue de bonne heure. Sept ans après que Nunez de Balboa eut découvert l'Océan Pacifique (29 septembre 1513) et en eut pris possession au nom du roi d'Espagne, en se plongeant tout armé dans ses flots, le premier des précurseurs de M. de Lesseps, Angel Saavedra, proposa de percer l'isthme de Darien, extrémité méridionale du grand isthme. Trois ans plus tard, le conquérant du Mexique, Fernand Cortez, faisait étudier le projet d'un canal maritime à l'autre bout de l'isthme, à Tehuantepec. Mais l'industrie privée ne possédait pas alors la puissance nécessaire pour entreprendre une pareille œuvre, et le gouvernement espagnol, propagateur, sinon inventeur du système colonial qu'on s'efforce aujourd'hui de ressusciter, s'appliquait plutôt à créer des obstacles au commerce qu'à les détruire. C'est seulement en 1780 que le roi Charles III ordonnait une exploration technique de l'isthme de Panama, en vue de l'établissement d'un canal maritime.

Les événements de la Révolution firent ajourner cette entreprise féconde avec bien d'autres, mais elle s'était emparée des esprits et elle devait rester désormais à l'ordre du jour. En 1804, M. de Humboldt faisait de la propagande en faveur du percement de l'isthme de Da-

(1) Un nœud équivaut à un mille marin, soit à 1,851 mètres 70 centimètres.

rien, et en 1825, le libérateur de la Colombie, le célèbre Bolivar, accordait à un Français, le baron Thierry, la concession d'un canal à Panama. Par malheur, le baron Thierry avait plus d'imagination que d'argent; il ne put même commencer les études techniques du canal. Le libérateur en chargea alors un Anglais et un Suédois, MM. Lloyd et Fallmare, dont les rapports ont été publiés en 1830 par la Société royale de Londres. Ces études étaient fort incomplètes, et même erronées en un point essentiel. Lloyd affirmait qu'il existait une différence de niveau de 3 mètres entre les deux océans, et cette erreur manifeste — car le niveau est sensiblement le même des deux côtés de l'isthme, — a été acceptée pendant longtemps comme une vérité indiscutable. Enfin, en 1843, un ingénieur des mines, Napoléon Ganella, envoyé par une Société française, exécuta la triangulation de l'isthme entre Chagres et Panama, en vue, à la fois, de la création d'un chemin de fer et d'un canal. Les deux tracés étaient terminés en 1844. La Compagnie se décida pour le chemin de fer, mais elle ne réussit pas à constituer son capital en temps utile; la révolution de 1848 survint, la concession qu'elle avait obtenue se trouva périmée et elle fut supplantée par la Compagnie américaine à laquelle on doit la construction du chemin de fer de Panama (1).

A dater de cette époque, les études et les projets se multiplièrent. Le prince Louis-Napoléon, notamment, occupa les loisirs de sa prison de Ham à rédiger un projet de percement de l'isthme par le lac de Nicaragua et la rivière San Juan canalisée, et on prétend que des capitalistes lui offrirent la direction de l'entreprise. Mais il avait d'autres visées! Cependant, ce projet et bien d'autres, malgré ce qu'ils avaient de séduisant pour les hommes d'imagination, trouvaient peu de crédit auprès des hommes d'affaires. Il fallait pour les faire descendre des nuages que le succès du canal de Suez eût démontré qu'on peut percer un isthme et y gagner de l'argent. C'est le canal de Suez qui a rendu possible celui de Panama. Aussi le gouvernement des Etats-Unis, qui s'était montré jusqu'alors assez indifférent à cette entreprise, se décida-t-il à envoyer en 1870 une petite armée d'ingénieurs, d'astronomes et de marins pour dresser la topographie de l'isthme. Les navires de l'Etat, les instruments, les provisions nécessaires furent mis libéralement à leur disposition. Le gouvernement de l'Union se proposait-il, en faisant cette dépense, un but purement scientifique ou voulait-il entreprendre pour son compte le percement de l'isthme? Nous l'ignorons; mais en tout cas, il allait se laisser devancer par l'initiative privée, et c'est ici que commence la période de réalisation de l'idée du canal de Panama.

Dans la première session du Congrès des sciences géographiques, tenu en 1871 à Anvers, la question fut mise à l'ordre du jour, et elle revint dans la seconde session, en 1875, où elle fut l'objet d'un débat approfondi. M. de Lesseps s'y éleva avec vivacité contre le système des canaux à écluses, auquel tous les auteurs de projets s'étaient arrêtés jusqu'alors, et le Congrès émit un vœu en faveur de la continuation des études du Canal. Pour répondre à ce vœu, la section commerciale de la Société de géographie constitua en mars 1876, sous la présidence de M. de Lesseps, un « comité français pour l'étude du percement d'un canal interocéanique ». Le comité se mit aussitôt à l'œuvre et poursuivit les études que la section devenue plus tard la Société de géographie commerciale avait entreprises. Vers la même époque, le général Turr et M. Lucien N.-B. Wyse formaient une Société civile destinée à pourvoir aux frais d'exploration de l'isthme. Une expédition commandée par M. Wyse, et dont faisaient partie MM. Armand Reclus, Bixio, officier d'ordonnance du roi d'Italie, Celler, ingénieur en chef des ponts et chaussées, etc., explora, non sans de cruelles fatigues et en perdant trois de ses membres, la partie méridionale de l'isthme jusqu'à Panama, et finalement elle obtint du gouvernement colombien un acte de concession du Canal.

En vertu de cet acte de concession approuvé par une loi du 18 mai 1878, le gouvernement des Etats-Unis de Colombie accorda aux concessionnaires un privilège exclusif de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'ouverture du canal, en leur donnant un délai de deux ans pour constituer leur entreprise. Voici quelques-unes des stipulations principales de cet acte, qui est devenu la charte de la Compagnie actuelle. Le canal doit être terminé en douze ans à dater de la formation de la Compagnie, avec faculté de prolongation pendant six ans; il est fait cession gratuite à la Compagnie des terres domaniales nécessaires à l'exécution du canal sur une profondeur de 200 mètres de chaque côté; plus de 500,000 hectares de terre avec les mines qu'elles contiennent dans des localités à son choix; les ports du canal sont déclarés francs et libres; des douanes y seront établies seulement pour l'importation des marchandises dans les autres parties de la République; aucune contribution d'Etat ou municipale ne sera établie sur le canal dont l'entreprise est déclarée d'utilité publique. En revanche, le gouvernement percevra sur le produit brut une redevance de 5 0/0 dans les 25 premières années, de 6 0/0 jusqu'à la 50e année, de 7 0/0 jusqu'à la 75e, et de 8 0/0 jusqu'à la 99e, redevance qui sera attribuée pour les 4/5es au gouvernement de l'Union, pour 1/5e au gouvernement de l'Etat particulier de Panama, avec cette condition que si le tantième stipulé du produit brut demeure inférieur à la somme de 1,250,000 fr., cette somme devra être complétée, et payée, les 9/10es en or et 1/10e en argent. Enfin, l'acte stipule que « l'entreprise ayant un caractère essentiellement international et économique, il est entendu qu'elle doit demeurer absolument étrangère à toute ingérence politique. La Compagnie prendra le nom de *Compagnie universelle du Canal interocéanique*; son siège sera à Bogota, New-York, Londres ou Paris, au choix; ses contrats et titres ne pourront être grevés d'aucun droit par le gouvernement colombien.

De retour à Paris, les concessionnaires s'adressèrent au « comité français », pour obtenir son concours. Le comité jugeant alors que la question était arrivée à maturité, mais ne voulant pas assumer la responsabilité d'une entreprise aussi colossale, convoqua un *Congrès international d'études du Canal interocéanique*, qui se réunit à l'hôtel de la Société de géographie du 15 au 29 mai 1879.

Composé de 136 membres, appartenant à 23 nationalités différentes, le Congrès se partagea en cinq sections ou commissions : 1° statistique, 2° questions économiques et commerciales, 3° navigation, 4° questions techniques, 5° voies et moyens. Les deux commissions de statistique et des questions techniques y jouèrent un rôle prépondérant. La première, en effet, était chargée d'étudier et d'évaluer le trafic probable du Canal; la seconde d'en choisir l'emplacement, de donner son avis sur les deux systèmes concurrents des canaux à écluses ou sans écluses et finalement de dresser un devis approximatif de la dépense. Bref, les deux commissions avaient à rechercher ce que le Canal pourrait coûter et ce qu'il pourrait rapporter.

Certes, au point de vue de l'abréviation des distances, l'utilité du Canal était indiscutable. Comme on peut s'en assurer en jetant un coup d'œil sur le tableau ci-après, il allait abréger de plusieurs milliers de lieues

(1) Voir les documents du Congrès international d'études du canal interocéanique.

quelques-unes des principales routes maritimes et commerciales du globe.

Indications des Ports.	Distance par le cap Horn.	Distance par l'isthme	Abréviation de la distance.
	Lieues marines de 25 au degré		
De Londres ou Liverpool à San-Francisco	6.800	3.300	3.500
Du Havre à San-Francisco.	6.500	3.200	3.300
De Bordeaux ou du Havre à Valparaiso............	4.400	3.000	1.400
De Londres aux Iles Sandwich..................	6.000	3.200	2.800
De New-York			
A Valparaiso.............	4.300	1.600	2.700
Au Callao...............	4.500	1.200	3.300
A Guayaquil.............	4.800	950	3.850
A San-Diégo............	6.200	1.500	4.700
A San-Francisco..........	6.400	1.700	4.700
A Van Couver............	6.700	1.900	4.800

Mais encore fallait-il que les régions placées dans la sphère d'action du Canal pussent fournir un trafic suffisant pour rétribuer l'entreprise. Notre savant confrère, M. Levasseur, se chargea de réunir les éléments statistiques nécessaires à cette appréciation, et, en s'appuyant à la fois sur les relevés des années antérieures et sur la progression constatée d'une année à l'autre, il arriva pour l'année 1889, fixée comme l'époque éventuelle de l'ouverture du Canal, au chiffre de 7,249,000 tonnes.

« Suivant nos calculs, disait-il, ces nombres représenteraient à cette époque (1889), en premier lieu, l'ensemble du commerce des Etats-Unis avec l'Asie orientale et l'Océanie ; en second lieu, la moitié du commerce des Etats-Unis avec l'Océan indien; en troisième lieu, le commerce des îles de la Polynésie et celui des Etats de la côte américaine du Pacifique avec les Etats baignés par l'Océan atlantique septentrional ; en quatrième lieu, le cabotage des Etats-Unis d'un océan à l'autre; en cinquième lieu, la moitié du trafic de l'Europe avec l'Asie orientale et l'Océanie. Il constitue sinon la clientèle nécessairement dévolue au canal dès le premier jour, du moins le fonds d'alimentation de son transit.»

« Nous donnons en bloc, ajoutait-il, le nombre brut ; nous ne faisons pas la part de chacune des voies de communication qui existeront alors (en 1889) à travers le continent ou au sud du continent américain. C'est au canal à se la faire lui-même. Nous lui montrons le double réservoir dans lequel il aura à puiser pour s'alimenter le jour de sa naissance, et, afin de rester fidèle à notre mission toute scientifique, nous bornons là nos indications. Voilà le point de départ. Il appartiendra ensuite au canal d'attirer à lui la clientèle et d'accroître d'année en année son trafic dans une mesure que nous renonçons à fixer et qui sera d'autant plus grande qu'il aura plus complètement favorisé l'accroissement de la richesse dans les contrées qu'il rapproche. Nous ajoutons qu'il aura pour cela de grands avantages sur les voies rivales, parce qu'il permettra un transport sans transbordements et qu'il offrira, dans la plupart des cas, la route la plus courte. Nous répétons aussi que nous n'avons pas cherché à enfler ses espérances ; nous avons réduit plusieurs fois et nous n'avons jamais cherché à exagérer les estimations. »

Il est certainement fort difficile d'apprécier la part que le canal pourra prendre dans le mouvement maritime de sa sphère d'attraction. Cela dépendra à la fois du prix fixé pour le passage et du plus ou moins d'habileté de la direction de l'entreprise. On ne peut, de même, faire que des conjectures sur le taux probable d'accroissement du trafic. Toutefois, sous ce dernier rapport, il est permis de croire que les prévisions seront dépassées, car l'expérience atteste que toute abréviation des distances, toute réduction des frais de transport élargit les débouchés existants et même en crée de nouvaux en augmentant le nombre des marchandises transportables. Ainsi, par exemple, les immenses forêts qui bordent la côte du Pacifique ne peuvent être exploitées, parce que les bois ne supportent pas les frais de transport par le cap Horn ; moyennant un tarif réduit au besoin, ils pourront arriver par le futur canal en quantités croissantes sur les marchés de l'Atlantique. Un simple chiffre montrera, du reste, à quel point la diminution de l'obstacle naturel des distances (sans parler de l'obstacle artificiel des douanes) peut développer les relations commerciales. De 1860 à 1877, le trafic entre les ports anglais et les ports asiatiques, rapprochés par le percement de l'isthme de Suez, a passé de 2,292,476 tonneaux à 4,641,933, soit une augmentation de 102 48 0/0. Sans doute, les Indous sont plus nombreux que les Californiens et les Australiens, mais au point de vue de la consommation et du commerce, un seul Californien vaut plusieurs centaines d'Indous. Ajoutons que le canal de Panama ne manquera pas de faire, dans une certaine mesure, concurrence à son aîné, le canal de Suez, et, peut-être aussi, de provoquer un retour partiel à la navigation à voiles. « L'importance de la navigation à voiles, remarque M. Wyse (*le Canal de Panama*), est beaucoup plus grande pour le canal intérocéanique que pour celui de Suez. En effet, les vents généraux ou alizés du Nord-Est, dominant sur les 7/8es de la largeur du globe entre l'équateur et quelques degrés de latitude au nord du tropique du Cancer, sont entièrement favorables aux voiliers qui voudront passer de l'Atlantique au Pacifique, tandis que la mer Rouge leur est pour ainsi dire interdite. Beaucoup de vapeurs mixtes profiteront aussi de cette remarquable disposition des courants atmosphériques pour faire plus vite et à meilleur marché le tour du monde de l'Est à l'Ouest par le canal de Panama et le Canal de Suez ». Enfin, des relevés récents que nous trouvons dans la *Revue-Gazette maritime et commerciale*, et qui se rapportent à l'année 1884, attesteraient (en admettant qu'ils soient exacts, ce que nous ne pouvons vérifier à bord du *Medway*), que le taux d'accroissement du mouvement maritime dans la sphère d'attraction du canal a été fort supérieur à celui que prévoyait M. Levasseur : au lieu de 7,249,000 tonneaux pour 1889, il aurait été déjà de 9,304,000 tonneaux en 1884. En supposant que le prix du passage de l'isthme soit fixé, comme il le sera probablement, entre un minimum de 10 fr. et un maximum de 15 fr. par tonne, et à la condition que le canal soit aisément praticable et que les frais d'établissement n'en soient point exagérés, ces estimations laisseraient visiblement une marge suffisante pour la rétribution du capital de l'entreprise.

C'était là le second point essentiel que le Congrès avait à examiner et qui était l'affaire spéciale de la commission des questions techniques. Il fallait décider d'abord de l'emplacement, et la commission n'avait que l'embarras du choix. On ne lui présentait pas moins de 14 projets, pour la plupart sérieusement étudiés, et dont les auteurs mettaient naturellement une vive ardeur à faire valoir les avantages. Quelques-uns, ceux de la traversée du lac de Nicaragua, par exemple, se recommandaient sous le rapport de l'économie ; celui de San-Blas avait l'avantage d'être le plus court (53 kilomètres seulement); en revanche, il était le plus cher et il avait l'inconvénient d'exiger la construction d'un tunnel de 16 kilomètres. Il fallait ensuite choisir entre le système des canaux à écluses, qui avait pour lui la généralité des ingénieurs et le point de vue de l'art, et celui des canaux à niveau, plus simple, mais aussi plus coûteux et que patronnait M. de Lesseps. Il fallait enfin étudier les devis et les comparer. C'était une grosse

besogne. Après une série de longues et laborieuses séances, la commission se prononça en faveur du projet de M. Wyse, — tracé de Colon à Panama et canal à niveau, dont le coût était évalué à 1,070 millions, et, avec les intérêts pendant la construction, à 1,200 millions. Le rapporteur, M. Voisin Bey, motivait ainsi le choix de la commission.

« La dépense de construction du canal à écluses modifié, disait-il, n'est estimée, il est vrai, qu'à 570 millions, tandis que la dépense du canal à niveau serait approximativement de 1,070 millions, presque le double. Mais on ne doit pas s'arrêter devant cette grande différence des chiffres d'estimation. Même avec son chiffre de dépenses de construction de 1,070 millions, le canal à niveau sera rémunérateur; car ici on ne sera pas limité comme dans l'entreprise de Suez pour la fixation du tarif; on pourra donc parfaitement adopter le chiffre de 15 fr. par tonne... Or, le canal à niveau est incontestablement la meilleure et par conséquent la véritable solution pour le Canal interocéanique, car il faut que les navires aient la certitude de ne pas être arrêtés, et un Canal maritime à niveau offre évidemment sous ce rapport une sécurité beaucoup plus grande qu'un Canal à écluses. »

Restait la question des voies et moyens. La commission chargée de l'examen de cette question capitale se borna à rechercher s'il y avait lieu ou non de demander aux gouvernements civilisés d'accorder un *minimum* d'intérêt à l'entreprise. M. de Lesseps, avec son sens pratique ordinaire, fit écarter la demande de *minimum*, sachant bien qu'elle aurait probablement pour résultat unique de renvoyer aux calendes grecques l'exécution du canal, et la commission se contenta de formuler les conclusions suivantes :

1re *conclusion.* — Même dans le cas où, échappant à la loi de la progression constante des transactions de peuple à peuple, les éléments du transit ne dépasseraient point les quantités constatées, l'entreprise du Canal interocéanique paraît assurée d'un revenu brut laissant un excédent de la recette sur la dépense.

2e *conclusion.* — Le droit de passage, que peut normalement supporter le commerce dans l'intérêt de son développement, ne devrait point excéder le taux de 15 fr. par tonne, et ce droit pourrait être réduit au fur et à mesure de l'accroissement du transit.

Il ne restait plus au Congrès qu'à ratifier ou à rejeter les conclusions de ses commissions. Dans la dernière séance du 29 mai 1879, le secrétaire général M. Bionne, résuma les travaux des commissions, et après avoir éliminé les projets qui avaient réuni le moins de suffrages, il récapitula les données numériques des principaux tracés: Tehuantepec, 240 kilomètres de longueur, dépense non évaluée ; Nicaragua, 2 projets, 292 kilomètres et 900 millions; Panama, 73 kilomètres, 3 projets, — 2 à écluses, 1,000 et 700 millions, — à niveau 1,200 millions; San-Blas, 55 kilomètres, 1,400 millions; Atrato Napipi (isthme de Darien), 290 kilomètres, 1,130 millions. Le Congrès alla ensuite aux voix, et à une majorité de 78 voix contre 8 et 12 abstentions, il se prononça en faveur du Canal à niveau de Colon à Panama.

Cependant, quelle que fût la valeur morale des décisions de ce Congrès international, ces décisions seraient restées, selon toute apparence, à l'état platonique, si un homme ne s'était rencontré ayant l'autorité et le prestige nécessaires pour les mettre à exécution. Cet homme, tout le monde le désignait, c'était l'auteur du percement du Canal de Suez, M. de Lesseps. Au moment de prononcer la clôture du Congrès, il annonça, au bruit des applaudissements enthousiastes de l'assemblée, qu'il acceptait cette nouvelle tâche.

« Je ne pensais pas, dit-il, il y a quinze jours, que je serais obligé de me mettre à la tête d'une entreprise nouvelle. Mes meilleurs amis ont voulu m'en dissuader, me disant qu'après Suez je devais me reposer. Eh bien! si l'on demande à un général qui a gagné une première bataille s'il veut en gagner une seconde, il ne peut pas refuser. »

A la clôture du Congrès international d'études se termine ce qu'on pourrait appeler la seconde phase préparatoire de l'entreprise. La troisième, celle de l'exécution, ne devait pas tarder à lui succéder. Après avoir traité avec la Société concessionnaire du projet du Canal de Panama et négocié le rachat du chemin de fer (opération excellente pour le dire en passant, car elle ne rapporte pas moins de 7 0/0), et avoir fait un premier appel infructueux aux capitaux (août 1879), M. de Lesseps réussissait en décembre 1880 à constituer un capital-actions de 300 millions, réparti entre 102,116 souscripteurs, et le 3 mars 1881, l'assemblée générale des actionnaires ratifiait la constitution de la « Compagnie universelle du Canal interocéanique ». Le premier quart du capital était versé immédiatement, le second était appelé le 1er janvier 1882 et le troisième vient de l'être ce mois-ci. Trois séries de 250,000 obligations à 500 fr. 5 0/0, 600,000 à 3 0/0 et 387,387 à 4 0/0, ont été ensuite émises et ont produit 409 millions; elles constituent, avec les versements du capital-actions, un ensemble de ressources réalisées de 634 millions et de 709 millions lorsque le dernier quart du capital-actions aura été appelé. Le chemin de fer de Colon-Panama ayant coûté 109 millions, il resterait donc encore à demander au public 600 millions pour compléter l'exécution du canal, dans les limites de l'évaluation du Congrès international d'études.

Tel est l'historique abrégé et la situation financière de cette colossale entreprise. Maintenant, il s'agit de savoir dans quel état d'avancement se trouvent les travaux, et quelles difficultés restent à vaincre. C'est ce que je vais tâcher d'apprendre à Panama.

Quelques mots encore au sujet des critiques variées que cette grande entreprise a provoquées. On a prétendu que, en engageant les capitaux français dans le percement de l'isthme de Panama, non seulement on exposait les actionnaires et même les obligataires à perdre leur argent, mais encore que cet argent français allait servir à favoriser la concurrence anglaise et américaine aux dépens de l'industrie et de l'agriculture françaises ; que le canal de Panama mettrait le Chili, le Pérou, la Chine et l'Australie à la portée des industriels américains et permettrait aux producteurs de blés de la Californie d'inonder plus que jamais nos marchés. Sans doute, l'entreprise de Panama comporte des risques. Quelle est l'entreprise qui n'en comporte pas? Quel est le placement de fonds à l'intérieur aussi bien qu'à l'étranger qui procure un revenu assuré? Si, comme le prétendent nos bons socialistes, le capital est un tyran, il expie cruellement ses forfaits, car son existence est continuellement menacée, qu'il s'en aille en Italie, en Espagne, en Turquie ou à Haïti, ou qu'il reste en France. C'est un tyran inquiet et qui a ses raisons de l'être. Mais, comme le remarquait dernièrement M. de Lesseps à l'assemblée générale de la Société de topographie, il n'a pas eu trop à se repentir jusqu'à présent d'avoir concouru à abréger les communications maritimes du globe. « Il y a une chose qui m'a été des plus sensibles, disait-il, c'est quand on dit que j'ai pris 600 millions en France pour faire le canal de Suez, et que j'ai emporté cet argent à l'étranger. Il est évident que le canal de Suez n'est pas en France. Eh bien! savez-vous ce qu'il a rapporté jusqu'ici à la France? 1 milliard 250 millions ». C'est un précédent qui a bien sa valeur. Est-il plus vrai de dire que le percement de l'isthme de Panama sera funeste à nos intérêts agricoles et industriels? L'abréviation des distances maritimes ne

constitue-t-elle pas un avantage commun à tous les peuples, en même temps qu'elle est un bien pour l'universalité des consommateurs français ou étrangers, tous intéressés à l'aplanissement des obstacles qui exhaussent le prix des choses nécessaires ou agréables à la vie? Quant à nos industriels et à nos agriculteurs, s'ils sont arrivés à un tel degré de décadence et d'imbécillité qu'ils aient à redouter l'ouverture d'un canal, plaignons-les! Mais il faut avouer que ceux qui les défendent ne se piquent pas de les flatter. — On a reproché encore à la Compagnie du canal de Panama d'employer des entrepreneurs étrangers et de ne point réserver exclusivement ses transports aux entreprises françaises de navigation, celles-ci, d'ailleurs, grassement subventionnées par l'Etat. Autrement dit, on lui a reproché de ne point ajouter aux frais nécessaires de son entreprise un supplément de 10 0/0, 15 0/0, 20 0/0, soit de 120, 180 ou 240 millions, et peut-être davantage, sous forme de tributs payés aux entrepreneurs et aux compagnies de navigation, qui travaillent plus cher ou moins bien que leur concurrents étrangers. Il y a probablement des protectionnistes parmi les actionnaires de la Compagnie; mais n'est-il pas permis de douter que cette application de leur doctrine favorite eût le don de leur plaire? Que dire enfin du reproche qui a été adressé à M. de Lesseps de vouloir, à son âge, diriger seul la Compagnie? Ignore-t-on que les travaux de l'isthme sont soumis à une *commission technique supérieure composée d'une élite d'hommes spéciaux, français et étangers?*

En définitive, on ne peut, sans injustice, prétendre que cette grande entreprise du percement de l'isthme de Panama a été faite à la légère. Il y a plus de trois siècles que le projet en a été conçu par les conquérants du Mexique et de la Nouvelle-Espagne, et ce projet est devenu l'objet des préoccupations et des études d'une élite d'hommes d'Etat, d'explorateurs et d'ingénieurs, depuis que les progrès de la mécanique industrielle l'ont rendu réalisable, et que les développements des relations maritimes et commerciales l'ont rendu nécessaire. Un Congrès international, réunissant des hommes compétents des deux mondes, s'est chargé d'en préparer la réalisation et l'homme que la voix universelle désignait pour diriger cette entreprise de civilisation y a voué les dernières et glorieuses années de sa carrière. Il est possible que des fautes aient été commises au début, que la Compagnie de Panama ait fait des « écoles » coûteuses. Mais ne fallait-il pas s'y attendre? Quelle entreprise a jamais été menée à bien sans erreurs et sans mécomptes? Ce n'est pas une raison pour se décourager; c'est, au contraire, une raison pour redoubler d'énergie et d'efforts.

La réussite de l'affaire de Panama n'intéresse pas seulement, ai-je besoin de le dire? les actionnaires de la Compagnie; elle intéresse la France entière. Nous vivons dans un temps où la puissance et la vitalité des peuples se mesurent non seulement par le déploiement de leurs forces militaires et le succès de leurs armes, mais aussi par leur esprit d'entreprise, la grandeur et l'utilité de leurs œuvres. Si l'entreprise française du percement de l'isthme de Panama venait à échouer, si les Américains — qui y sont tout disposés — se chargeaient d'achever une œuvre que nous aurions renoncé à poursuivre, faute de confiance en nous-mêmes, le prestige de la France serait pour longtemps compromis dans les deux mondes. Ce serait comme une bataille perdue. Espérons que ce sera une bataille gagnée!

Quoique les journées soient longues à bord du *Medway*, elles finissent par s'écouler, les cinq repas réglementaires aidant. Nous sommes entrés dans la région des vents alizés, et nous avons traversé le tropique. L'Océan est de plus en plus calme, les vagues paresseuses se soulèvent à peine comme si elles étaient alourdies par la chaleur croissante. De 3 ou 4 degrés au départ de Southampton, le thermomètre a monté à 10, 20 et 30 degrés; aux bonnets de fourrures ont succédé les chapeaux de feutre, puis les « casques ». Le ciel est clair, l'atmosphère transparente. De temps en temps on traverse un grain, et un arc-en-ciel d'une vivacité de couleur éblouissante dessine son arc complet sur un nuage. Les navires sont rares, on aperçoit une voile au bout de trois ou quatre jours. C'est le désert. La mer des Sargasses que nous côtoyons détache quelques goëmons jaunâtres sur le bleu indigo de l'Océan, et d'intervalle en intervalle des poissons volants se lèvent comme des essaims de grosses libellules, jusqu'à ce que leurs ailes desséchées aient cessé de les soutenir. On fuit la chaleur du jour en se réfugiant dans le salon et les cabines où les hublots grands ouverts font pénétrer un peu de fraîcheur. M. de Lesseps, qui supporte la chaleur aussi allègrement que le mal de mer, fait des conférences auxquelles assistent une centaine de passagers cosmopolites des deux sexes; il leur raconte, avec sa spirituelle bonhomie, les débuts de sa carrière diplomatique en Italie, et force anecdotes sur l'Egypte, Arabi-Pacha, les fellahs et les fellahines. Il est infatigable et inépuisable! Le soir, tout le monde est sur le pont, où l'on se promène, comme sur le boulevard, à la lueur de

Ces obscures clartés qui tombent des étoiles.

Le ciel est diaphane et tout illuminé, la brise est tiède. La vie est bonne. Il ne nous manque que des journaux, et encore! Mais nous voici en vue de la Barbade, notre première escale. Je me hâte de fermer ma lettre et de vous l'expédier.

G. DE MOLINARI.

UN RAPPORT OFFICIEL

SUR LA MARCHE DES TRAVAUX

Extrait de la « Estrella de Panama »

M. Pedro Garezon, consul général du Pérou, a transmis au Gouvernement de la République un rapport détaillé sur les travaux du Canal de Panama accompagné de plans relatifs à l'exécution de cette œuvre importante.

M. Garezon a bien mérité du gouvernement péruvien qui, comme presque tous les gouvernements de l'Amérique du Sud, prend un vif intérêt à l'achèvement du Canal maritime appelé à donner une grande importance à leur commerce, en reliant leurs ports d'une manière plus directe aux grands marchés et centres commerciaux de l'Europe.

Ainsi que nous l'avons souvent dit, les détracteurs systématiques du Canal de Panama ont été si nombreux, et si tenaces, que, jusqu'à un certain point, ils en étaient arrivés à modifier l'opinion qu'on avait, dans tout le continent de l'Amérique du Sud, relativement à la praticabilité de l'exécution du Canal.

Le rapport officiel du représentant consulaire du Pérou, convaincra le gouvernement péruvien que, loin de se trouver paralysés, les travaux du Canal se poursuivent avec activité.

SABLES AURIFÈRES EN PATAGONIE

Extrait de la « Gazette géographique »

S'il faut en croire les journaux de Buenos-Ayres, les terrains placés entre le détroit de Magellan et le rio Gallegos, en Patagonie, contiendraient de l'or en quantité notable.

On dit qu'un laveur mal outillé peut, dans sa journée, recueillir de 35 à 100 grammes d'or, suivant la chance.

La découverte des placers de Patagonie n'est pas précisément nouvelle, mais c'est depuis un naufrage récent qu'elle aurait été confirmée, et voici comment l'établit le *Courrier de la Plata :*

« Un marin français, appartenant à un navire échoué au pied du cap des Vierges, à la pointe orientale du détroit de Magellan, employa ses loisirs de naufragé, dit notre confrère, à laver du sable. Lorsque le vapeur du Pacifique le recueillit, il avait une petite fortune dans son sac. Arrivé à Punta-Arenas, il conta son aventure, et, bientôt après, un certain nombre de chercheurs se rendirent au cap des Vierges, où ils étaient encore lorsque la Commission envoyée par le gouvernement Argentin arriva sur les lieux. Elle se composait d'un ingénieur et d'un groupe d'officiers.

« Le rapport présenté au gouvernement, continue notre confrère, constate la présence de sables aurifères sur une vaste étendue de terrain ; l'exploitation en est facile sur le bord de la mer et dans certaines vallées où il existe des sources abondantes. Ailleurs, il y aura lieu d'étudier les moyens de se procurer de l'eau en abondance pour les lavages. Les autorités Argentines, très préoccupées de la question électorale, n'ont pas encore pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des chercheurs d'or. Cependant elles seront obligées bientôt de s'occuper de cette importante découverte, appelée à tranformer la Patagonie. »

LETTRE D'UN VOYAGEUR

UN MOIS A PANAMA

M. L. Toussaint, au retour d'un voyage qu'il vient de faire dans l'isthme de Panama, où il a séjourné pendant un mois, a adressé au journal *Le Télégraphe* une lettre où il résume ses impressions :

M. L. Toussaint déclare « qu'il a été émerveillé de « l'importance des travaux déjà faits et des dispositions « que prennent les ingénieurs et entrepreneurs con- « cessionnaires pour décupler dans le courant de cette « année les travaux en cours d'exécution. »

« Le Canal, ajoute-t-il, « se fera », le mouvement est « donné, et ce n'est que justice de dire que tout mar- « che d'une manière satisfaisante.

« Les entrepreneurs des sections principales, comme « les entrepreneurs à la tâche, travaillent avec une « ardeur sans égale, un patriotisme digne des résul- « tats grandioses qu'ils attendent. »

M. L. Toussaint passe en revue les divers chantiers. Nous regrettons vivement que le défaut d'espace ne nous permette pas de reproduire en entier cette lettre d'un témoin.

Nous en reproduisons les conclusions :

« Il faudrait que les sceptiques allassent se rendre compte par eux-mêmes des travaux entrepris et des résultats déjà obtenus, en voyant aujourd'hui le trafic relativement important qui se fait entre le Pacifique et l'Atlantique par la voie du *Rail-Road;* il est absolument certain que le rendement du Canal récupérera largement les actionnaires, qui, une fois encore, auront eu une confiance absolue dans l'intelligence, la loyauté et le patriotisme de M. Ferdinand deLesseps.

« Ces notes, écrites *currente calamo*, resteraient incomplètes si j'oublais, en les terminant, d'envoyer en mon nom et au nom de tous mes compatriotes dans l'Isthme, nos sincères félicitations au gouvernement pour le choix absolument parfait qu'il a fait en la personne de notre honorable consul général, sympathique entre tous, patriote par excellence et à la hauteur de la tâche si lourde, si écrasante et si difficile qui lui a été confiée.

« Mes remerciements bien sincères également à tout le cadre d'officiers de la Compagnie transatlantique des lignes de Saint-Nazaire et du Havre ; tous, à partir des commandants jusqu'aux aimables commissaires, ne rêvent qu'une chose, être agréables à leurs passagers.

« L. TOUSSAINT,

« 34, rue Saint-Ferdinand. »

NOUVELLE LIGNE DE STEAMERS

Le trafic entre les Etats-Unis et l'isthme de Panama prend chaque jour de l'accroissement.

Le *Panama Star and Herald* annonce qu'une nouvelle ligne de steamers vient d'être établie entre Colon et la nouvelle-Orléans.

Le *Foxhall*, qui possède des installations commodes pour passagers et qui a une marche rapide, est parti de Colon pour la Nouvelle-Orléans le 30 janvier.

Le départ d'un autre steamer de la même Compagnie était annoncé pour le 19 février.

LE MEXIQUE ET LE CANAL DE PANAMA

Extrait de la « Estrella de Panama »

Maintenant que, par suite de la prochaine ouverture de l'Isthme de Panama, les négociants mexicains essaient d'étendre leurs relations commerciales avec l'Amérique centrale et méridionale, et pour répondre aux questions qui nous ont souvent été adressées au sujet de la République Mexicaine, nous croyons utile de publier les renseignements statistiques suivants, tirés de l'annuaire universel.

M. FILOMENO MATA :

Le gouvernement de la République Mexicaine est démocratique fédératif. Le Mexique proclama son indépendance le 15 septembre 1810.

Le recensement fait par le gouvernement en 1878 donne à toute la République 9,386,777 habitants.

A la fin de 1883, la population était de 10,289,502 habitants.

On peut donc, non sans fondement, estimer que la population dépasse aujourd'hui dix millions et demi d'habitants.

La division politique du Mexique est de 27 états, deux districts, l'un militaire et l'autre fédéral, et un territoire.

Son territoire s'étend entre les degrés 14,30 et 38,42 de latitude nord, et entre les degrés 88,56, et 190,25 de longitude occidentale du méridien de Paris ; il mesure 1,921,240 kilomètres carrés ou 109,434 lieues carrées mexicaines.

Dans ces immenses étendues, croissent tous les fruits et les plantes de la terre, depuis le lichen minuscule des neiges perpétuelles jusqu'à l'arbre gigantesque du Mamey, qui ne vit que dans les terres chaudes.

Toutes les industries y sont exploitées, mais la plus considérable est celle des mines.

Quelques-unes d'entre elles produisent à leurs actionnaires des dividendes mensuels de 500, 1,000 et 2,000 piastres par part (fr. 2,700, 5,400 et 10,800); chacune

d'elles est arrivée au cours de cent mille piastres sur le marché.

L'exportation des métaux précieux en l'année fiscale 1883-1884 a été de 33,473,283 piastres (fr. 180,753,728). Ce qui, joint à l'exportation d'autres articles, pendant la même période, forme un total de 46,725,496 piastres (fr. 252,317,678).

La marine nationale du Mexique est naissante; elle compte quatre petits vapeurs de guerre garde-côtes, six vapeurs faisant le trafic du golfe. Trois vapeurs de haut bord, de la Compagnie transatlantique Mexicaine, font le voyage d'Europe.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LYON

Discours de M. Louis Desgrand

Le dernier numéro du *Bulletin* de la Société de Géographie de Lyon publie le compte rendu d'une conférence sur le Canal de Panama, faite, sous son patronage, le 15 novembre 1885, par M. Simonin, ingénieur civil des mines.

M. Louis Desgrand, président de cette Société, a ouvert la séance par le discours suivant :

Mesdames, Messieurs,

« Le Canal de Panama peut se faire. Son ouverture accé« lérera les progrès de la civilisation; ses produits seront « rémunérateurs, l'humanité récompensant toujours les « hommes d'initiative, de talent et d'énergie qui consacrent « leurs veilles au service de ses intérêts. »

Tels sont les termes dans lesquels les délégués de la chambre de commerce et de la Société de Géographie de notre ville, formulaient leur adhésion à la seconde œuvre de M. de Lesseps, dans la mémorable séance de clôture du congrès de Panama, le 29 mai 1879.

Ce congrès, vous le savez, était composé de près de deux cents délégués librement élus par les sociétés savantes des deux mondes; par leurs corps d'ingénieurs, de navigateurs, d'hommes de finances, de commerçants, de Compagnies de transport par terre ou par mer... tous hommes de valeur et parfaitement compétents pour apprécier, chacun à leur point de vue, les délicates questions que leur soumettait notre illustre compatriote : « Un canal à travers l'isthme « américain est-il faisable ? Quel serait dans ce cas le tracé « à préférer ? Sur quels produits se baserait sa convenance « économique ? »

Vous savez tout ce qu'eut de concluant la sentence du savant aréopage :

« Le Canal est faisable, même sans écluses et sans tun« nels. Le coût, y compris le chemin de fer, s'élèvera à un « milliard soixante et dix millions; six à sept millions de « tonnes pourront l'alimenter dès son ouverture, tout en « payant une redevance de 15 francs. »

Avant de faire appel à la confiance publique, M. de Lesseps chargea, en outre, une commission d'études de se rendre sur les lieux et d'y contrôler par un examen pratique les affirmations théoriques des membres du congrès.

C'est sur ces données que les capitaux du riche et l'épargne du pauvre ont répondu dans les deux mondes aux premiers appels financiers de la Compagnie universelle.

Ainsi commencée, la période d'organisation des travaux s'est continuée sans grande opposition. On constatait bien à certains moments des rumeurs assez graves. En présence de la réussite du Suez, la généralité du public ne s'en préoccupait que très faiblement.

Mais voici qu'au moment où cette période d'organisation se termine, alors que les sous-traitants vont se trouver en position d'utiliser les importants moyens d'action qu'ils ont réunis ; alors qu'avec bien plus de raison encore qu'à Suez (grâce aux progrès journaliers de la science), ils comptent sans doute faire en un mois ce qui en exigeait quatre ou six au début ; voici, disons-nous, que des bruits sinistres, plus nombreux, plus persistants, plus autorisés surtout que précédemment, circulent de toutes parts.

Un organe de publicité des plus sérieux et un nom respect, s'en font les propagateurs.

La science de 1885 se pose ainsi en face de la science de 1879, contredit ses affirmations et ébranle les bases économiques de l'œuvre du congrès et de la commission de contrôle.

Que se passe-t-il donc ? Quelle est la cause de ce trouble ? Serait-il vrai, par exemple, que les travaux sont suspendus ou menacent de l'être ?

Les douze ou quinze compagnies qui ont entrepris à leurs périls et risques le percement du Canal dans les conditions prévues par le congrès, se montrent-elles impuissantes alors qu'on considérait leur concours comme une nouvelle et irrécusable preuve de succès final ?

Le cas échéant, la compagnie aurait-elle la possibilité soit de trouver de nouveaux contractants, soit de prendre les lieu et place de ceux qui failliraient à leurs engagements ? La main-d'œuvre manque-t-elle ? Les chances de mortalité éloignent-elles les travailleurs ? Les services médicaux font-ils défaut ?

A un autre point de vue, les 6 à 7 millions de tonnes qu'Européens, Américains et commerçants avec les côtes du Pacifique échangent annuellement entre eux, aux dires de M. Levasseur, membre de l'Institut, et considérés comme chiffres certains par la section de statistique du congrès; ces 6 à 7 millions de tonnes n'existent-ils pas en réalité ? Les calculs ont-ils été exagérés ? La masse du tonnage doit-elle diminuer au lieu d'augmenter, comme on l'espère, alors que le parcours sera considérablement abrégé, les risques et le temps réduits ?

Enfin, pour tout dire en un mot, la grande pensée que Christophe Colomb avait entrevue, cette pensée que le XIXe siècle a courageusement entreprise, cette pensée que le congrès de Panama a considérée comme une nouvelle et définitive étape vers le rapprochement des hommes entre eux, vers l'unité économique du monde, cette pensée est-elle menacée dans son exécution ? Faut-il que les peuples qui l'ont commencée l'ajournent ou l'abandonnent, en présence de ces nations auxquelles ils comptaient porter le flambeau d'une civilisation plus avancée ?

Telles sont, Messieurs, les questions sur lesquelles notre Société a cru qu'il était de son devoir et de son ressort, non pas d'engager sa responsabilité particulière, mais de contribuer de son mieux à verser la lumière.

C'est donc avec plaisir et confiance qu'elle ouvre à cet effet sa tribune à M. Louis Simonin, ancien délégué au congrès de 1879, où il figurait comme membre et rapporteur de la section d'Economie politique, présidée par le sympathique M. Appleton, dont les Lyonnais ont conservé un si bon souvenir.

Ingénieur distingué, familiarisé avec les hommes et les choses des deux Amériques, par ses voyages et ses études, M. Simonin a, de plus, l'avantage d'être parfaitement au courant des travaux du canal. Il a donc toute l'autorité voulue par parler en parfaite connaissance de cause du sujet

pour lequel nous le remercions de vouloir bien nous apporter le concours de sa chaude et brillante éloquence.

Après ce discours, qui a été vivement applaudi, M. Desgrand a donné la parole à M. Simonin, dont nous analyserons la conférence dans un de nos prochains numéros.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Mai 1885

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de mai 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon....	22°2	33°4	27°7	82 4	200mm5	11
Gamboa..	18 4	36 4	27 1	80 0	280 6	15
Naos.....	22 0	35 4	28 1	81 4	89 6	8
Totaux.	62 6	105 2	82 9	243 8	570 7	34
Moyennes	20 9	35 1	27 6	81 3	190 2	11

La température moyenne a un peu augmenté ; seulement il n'y a augmentation qu'à Gamboa et Naos, et la moyenne de Colon, 27°,7, est exactement la même qu'en Avril. A Gamboa, l'augmentation est considérable, elle est de 1°,1 et porte autant sur les minima que sur les maxima. Mais Gamboa a encore la température moyenne la plus faible des trois stations, et les écarts journaliers les plus considérables; son minimum absolu et son maximum absolu dépassent, l'un en dessous, l'autre en dessus ceux des deux autres. Comme en Avril, c'est Naos qui a la température moyenne la plus élevée.

La température de l'eau de la mer a continué la marche ascendante rapide qu'elle avait accusée en Avril. Elle est de 28°,9 à Colon, avec une augmentation de 1°,1 ; à Naos, elle est de 25°,4, avec une augmentation de 3°,1.

L'humidité a augmenté très sensiblement par rapport à Avril, et l'augmentation existe pour les trois stations, pour Gamboa surtout.

La saison des pluies s'est en effet graduellement établie pendant la 1re quinzaine du mois, et plus des trois quarts de la pluie du mois sont tombés pendant la 2e quinzaine. Par extraordinaire, c'est à Gamboa et non à Colon qu'il est tombé le plus d'eau, sans que, d'ailleurs, cette quantité ait par elle-même rien d'excessif ; toutefois, à Gamboa, le 21, entre 5 h. 20 du soir et 7 h., il en est tombé 95mm,5, ce qui constitue une très forte chute d'eau, surtout eu égard au peu de temps qu'elle a duré.

Jusqu'au 17 inclus, le niveau du Chagres n'a, pour ainsi dire, pas varié. Du 17 au 18, il a éprouvé une montée d'environ 0 m. 50, qui a disparu rapidement : dans la nuit du 21 au 22, à Gamboa, après la forte pluie mentionnée ci-dessus, il a monté de 0 m. 80 dans l'espace de 3 heures, mais à Buhio Soldado cette montée a été un peu moins accentuée et surtout moins rapide. La plus forte crue du mois a eu lieu du 27 au 28, et n'a pas dépassé 1 m. à Gamboa, 0 m. 60 à Buhio.

Le régime du vent est celui qui est spécial à la saison des pluies ; c'est l'époque du règne des brises, variables principalement du jour à la nuit, et généralement faibles, surtout à Colon et à Gamboa. Toutefois, l'alizé se fait encore assez souvent sentir, avec la direction N. ou N.-E. à Colon, inclinant jusqu'au N.-O. à Gamboa, et surtout à Naos, où il a presque constamment cette direction. A Gamboa, les calmes sont très fréquents le matin et le soir.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	0m12	0m 36	0m 42
Naos.................	0 06	5 70	5 65

Ces mouvements ont eu lieu à la date du 16, c'est-à-dire après la pleine lune du 14. A Colon, ils sont à peu près les mêmes qu'en avril ; à Naos, ils sont un peu plus forts, mais uniquement à cause des positions de la lune et du soleil.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir »

Nous venons de recevoir, dit le *Soir*, par le courrier des Indes occidentales, les premières lettres de notre correspondant, qui s'est embarqué à Southampton avec M. Ferdinand de Lesseps et les représentants du commerce international, pour se rendre à Panama.

Ainsi que nous l'avons promis à nos lecteurs, nous commençons la publication de ces communications sur cet intéressant voyage, que notre collaborateur a déposées à terre, aux relâches du *Medway*; la première à la Barbade, le 11 février, la seconde à Haïti, le 13 février, et nous la continuerons au fur et à mesure de l'arrivée des courriers.

Nous conservons aux notes de notre correspondant leur ordre chronologique, de façon à laisser au récit qu'elles constituent la forme simple et pittoresque d'un véritable *journal* de voyage.

En mer, à bord du Medway.

28 janvier 1886.

A trois heures précises, le *Medway* lève l'ancre et quitte le port de Southampton au milieu des acclamations de la foule couvrant les quais.

Nous partons donc, vivement touchés des marques de sympathie et d'admiration prodiguées avec tant de spontanéité par les Anglais, à un homme qui, en combattant, comme on sait, leurs visées de conquête et d'empiètement, n'a jamais cessé d'être un adversaire noble et loyal.

Les hommages rendus à M. Ferdinand de Lesseps nous ont montré combien est solidement assis, même hors de France, le prestige de celui qui a consacré sa vie à l'exécution d'œuvres utiles à l'humanité.

Au départ, la mer, dans le chenal qui sépare la ravissante île de Wight de la terre ferme, est très calme. Nous en profitons pour nous installer le plus commodément possible dans nos cabines. M. de Lesseps occupe celle qui porte le n° 66 ; à sa droite et à sa gauche sont logés les délégués des chambres de commerce.

Nous nous couchons vers neuf heures, après une journée admirablement remplie.

29 janvier.

Une nuit abominable. Une tempête s'est levée qui a fait à bord un fracas étourdissant. Le vent souffle avec rage du S.-O. ; la mer devient encore plus furieuse. Impossible de se tenir sur le pont, encore moins de circuler dans l'intérieur du navire. Il n'y a qu'une chose à faire et que nous conseille M. de Lesseps qui, voyageur expérimenté, ne perd rien de sa belle humeur et de son entrain juvénile, c'est de rester couchés.

31 janvier.

Deux journées sans changement. Pourtant, ce soir, le vent a molli et viré subitement au N.-E. Deux voiles sont hissées et la marche du navire devient plus aisée.

1er février.

La nuit a été relativement bonne, mais le roulis a été d'une grande violence. M. de Lesseps, pendant son sommeil, a été jeté de sa couchette sur le parquet de sa cabine ; il a reçu de légères contusions aux mains. Ce matin, heureusement, il n'y paraît plus et, le beau temps aidant, tous les passagers se retrouvent avec joie sur le pont.

Aperçu de loin un magnifique trois-mâts qui passe sans faire de signaux. On nous signale ensuite la présence d'une baleine ; mais les yeux les plus exercés, les jumelles braquées tout le long du bastingage, ne parviennent à rien distinguer. Par contre, des bandes de marsouins nous suivent à la course, sautant tous ensemble, comme obéissant à un commandement.

2 février.

Temps nuageux, mer légèrement houleuse. Nous entrons dans la région des vents alizés, le *Medway* est parée de toutes ses voiles et file avec une vitesse qui lui fait parcourir 300 milles en vingt-quatre heures. Pendant quatre heures environ nous avons longé, à une distance de 15 milles environ à bâbord, une île que les officiers nous disent être Sainte-Marie des Açores.

Un petit incident vient nous procurer quelques instants de gaîté. Nous avions fait les préparatifs pour dresser une carte avec l'indication de notre itinéraire. Pendant le *lunch*, nous entendons pousser des gémissements et des cris. C'était un des *stewards* qui, ayant aperçu un verre de carmin, l'avait pris pour un verre de *claret* oublié et l'avait avalé. Le malheureux se croyait empoisonné.

3 février.

Les vents sont bons, nous marchons plus vite. L'alizé qui nous pousse nous fait atteindre 326 milles dans les vingt-quatre heures. Les rayons du soleil sont assez ardents pour qu'on ait dressé la tente qui est devenue le centre de réunion. M. de Lesseps est un des premiers à venir s'y asseoir en fumant un cigare et en causant.

Quelques « joyeux » ont baptisé de divers noms les parties du navire les plus fréquentées. Le pont arrière, à bâbord, est Regent-street ; à tribord, le Boulevard ; l'entrepont est la rue Oberkampf ; la place du Trône, le gaillard d'avant ; le « coin des mystères, » abrité par les cordages et les voiles, est nos Champs-Elysées.

Le soir, quelques *misses* esquissent sur le piano un air plaintif et sentimental. Une petite Française, très brune, très aimable, fait diversion en enlevant avec *brio* un passage du *Barbier de Séville*.

4 février.

Rien de particulier. Nous avons passé, cette nuit, le tropique du Cancer ; aussi, la chaleur devenant un peu accablante, le pont reste désert. Un orage vient fort à point rafraîchir l'air.

Le soir, nous admirons un magnifique coucher de soleil et un singulier lever de lune. Nous sommes au premier quartier. Un croissant très mince, très brillant apparaît ; mais, au lieu d'être vertical, comme on le voit en Europe, il est horizontal.

5 février.

En allant ce matin saluer M. de Lesseps, nous voyons sur la table, en face de sa cabine, un poisson volant qui est venu, pendant la nuit, se jeter sur le pont.

Maintenant, d'ailleurs, le navire en est entouré. De toutes parts, on voit ces poissons ailés s'élever au-dessus des flots. Ils s'élanceut des flancs du navire, comme, à la chasse, les cailles vous partent sous les pieds.

Un drame s'est passé à la basse-cour du bord. Un poulet que le maître-coq allait égorger, s'est échappé des mains de son bourreau ; poursuivi, il s'élance, d'un bond désespéré au-dessus du bastingage et, trompé par l'apparence, il prend pied en plein Océan sur une plante de sargasses. Quelques instants après nous perdions de vue cet infortuné compagnon de voyage, qui avait voulu se soustraire à l'hospitalité que lui réservaient nos estomacs.

Dans l'après-midi, M. de Lesseps fait à tous les passagers une surprise bien accueillie. Il nous parle, avec la simplicité et la bonhomie charmantes qui lui sont propres, de la période de sa vie qui a précédé le percement du Canal de Suez. Il parsème son récit d'anecdotes du plus vif intérêt sur les événements les plus marquants auxquels il s'est trouvé mêlé, soit en Espagne, soit en Italie, sur la fin de sa carrière diplomatique. Cette partie de sa carrière fourmille de détails absolument inédits sur ses relations avec les principaux chefs du parti libéral en Italie en 1849, et particulièrement avec le célèbre révolutionnaire Mazzini. Puis il arrive à l'époque où, délivré par sa propre volonté des tracas de la diplomatie, il rejoint en Egypte son ancien ami Saïd-Pacha, nommé vice-roi, qui devait, un peu plus tard, lui donner la concession du Canal de Suez.

Jusqu'à plus de quatre heures du soir, M. de Lesseps nous a tenus sous le charme de sa parole. Il ne semblait nullement fatigué, et le soir encore, fumant son cigare sur le pont, il nous entretenait pendant plus d'une heure de choses diverses. Tout le monde, à bord, admire la verdeur physique et l'étonnante jeunesse d'esprit de l'éminent octogénaire.

6 février.

Beau temps fixe. Vers midi, croisé un magnifique voilier filant grand largue vers le Nord. Echange de signaux par lequel nous apprenons qu'il se nomme le *Thomas-Keylor*, de Dorchester. Nous étions par 23° 20′ lat. N. et 47° 32′ long. O.

A deux heures et demie, M. de Lesseps reprend sa causerie de la veille. Il raconte comment il est arrivé à obtenir la concession du Canal de Suez, les difficultés de toute nature qu'il a dû vaincre, dans sa lutte contre la diplomatie anglaise. Puis il se trouve amené à faire le récit des circonstances qui l'ont induit à prêter le prestige et l'autorité de son nom à l'œuvre du Canal de Panama.

7 février.

Journée rigoureusement monotone. A bord d'un navire anglais, c'est comme sur le sol de la Grande-Bretagne. Après l'office religieux, il n'y a qu'à s'ennuyer ou à dormir, ou....

8 février.

Nouvelle attraction. Un ancien médecin principal de la marine française, le docteur Nicolas, attaché à l'une des entreprises du Canal de Panama, dont le chef est aussi à bord du *Medway*, nous fait une conférence pleine d'à-propos sur les règles d'hygiène à observer dans l'isthme. L'orateur ayant jadis donné ses soins à l'escadre française qui, lors de l'expédition du Mexique, croisait devant la Vera-Cruz, parle des climats des tropiques avec une compétence qui lui assure l'attention de tout son auditoire.

Dans la soirée, deux dames anglaises, très gaies, ont eu l'idée d'organiser une petite sauterie. L'idée obtient grand succès auprès de l'élément jeune du bord et l'on danse, quoique de temps en temps une forte lame heurtant le *Medway* envoie un couple « s'affaler », comme disent les marins, sur le pont. A dix heures et demie, un fort coup de vent oblige danseurs et spectateurs à se séparer.

9 février.

Chaleur accablante toute la journée. La santé de tous est excellente, et l'on combat la lassitude par la perspective de voir la terre demain.

Une distraction imprévue, inspirée par une pensée charitable, nous a été offerte le soir. Les personnes qui avaient organisé le bal, hier, ont voulu laisser un souvenir plus durable et plus sérieux de notre séjour sur le *Medway*. Elles ont donc imaginé de donner un concert au profit des veuves et orphelins des marins morts au service de la *Royal Mail*. Avec l'aide d'amateurs de bonne volonté, elles ont composé un programme de dix-huit numéros, comprenant du chant, du violon et du piano. Les matelots avaient disposé avec beaucoup de goût le gaillard d'arrière, en le fermant à babord et à tribord par des voiles et en l'ornant de tous côtés par les fanions et pavillons du bord. La scène était installée sur le rouff, où était placé le piano et dont le fond était formé par un entrelacement de drapeaux français et anglais.

Dans l'entracte qui séparait les deux parties du concert, M. de Lesseps a galamment offert son bras à l'une des « artistes » pour faire la quête, et la récolte a dû être fort abondante. Pour clore la partie musicale, l'assistance, où dominait l'élément britannique, a spontanément entonné en chœur le *Rule Britannia*.

Sur la demande des « jeunes », quelques personnes de bonne volonté se mettent successivement au piano et un bal très animé termine cette agréable soirée.

Chacun s'empresse ensuite de regagner sa cabine, car cette nuit nous devons arriver en vue de la Barbade, où descendent plusieurs de nos aimables compagnons de route.

10 février.

A quatre heures du matin, l'arrêt de la machine met tout le monde sur pied. Nous sommes arrivés à la Barbade, notre première escale, après douze jours de traversée.

On grimpe promptement sur le pont, dans l'obscurité, car le jour ne vient qu'à six heures et l'on se montre avec une satisfaction peu dissimulée les lueurs rouges intermittentes du phare qui nous viennent par bâbord. A l'avant, les lumières confuses des becs de gaz nous indiquent l'emplacement de Bridgetown, où nous mouillerons bientôt.

Au point du jour, en effet, le *Medway* se remet en marche, lentement, et à 7 heures nous jetons l'ancre en rade.

Du pont, notre regard embrasse l'île tout entière. En face de nous, Bridgetown, avec ses maisons blanches et coquettes, qui tranchent d'une façon bizarre sur les cases des nègres que l'on aperçoit à l'arrière-plan, enfouies dans une luxuriante verdure.

A droite et à gauche, l'horizon est fermé par les côtes plates de l'île où s'étendent les plantations de cannes à sucre et de palmiers.

Une nuée de barques montées par des nègres s'approche du bateau, invitant par les cris les plus assourdissants et les gestes les plus expressifs les passagers à descendre.

En quelques minutes, les bras de quatre vigoureux rameurs nous font franchir les 500 mètres qui séparent le *Medway* du rivage.

A huit heures, M. de Lesseps et tous les délégués mettent pied à terre. Nous nous installons bientôt après dans des voitures qui nous conduiront à Hastings.

Bridgetown (Barbade)

Bridgetown est bâtie sur la côte occidentale de l'île, presque à son extrémité.

Hastings est une station de bains de mer située juste au tournant de la côte.

Une brise rafraîchissante vient tempérer les ardeurs du soleil, atténuer les 30 degrés de chaleur de la saison.

Immédiatement derrière Bridgetown, nos équipages franchissent une multitude de cases, où à toutes les ouvertures se montrent des quantités de têtes noires, ébahies au passage insolite d'une caravane de quatorze blancs. Dans les champs, tout autour de nous, des négresses en robes blanches tuyautées, piochent la terre, tête nue, sous un soleil de feu!

Sur la route, les nègres et les négresses que nous rencontrons nous saluent avec un bon sourire ; d'autres, et ce n'est pas le plus petit nombre, nous demandent : *You with Mossié di « Lssip »* ? avec une familiarité accompagnée de sollicitations.

Nous voyons successivement défiler devant nous des casernes défendues, pour la forme, par des canons inoffensifs, probablement placés là par Nelson ; puis un champ de courses et un nombre infini d'élégantes villas.

Nous rentrons déjeuner à Jee House, établissement qui peut rivaliser avec les meilleurs hôtels de Paris.

M. di Lessep ! M. di Lessep ! s'écrie sans en écouter plus long l'hôtelier, dont la physionomie exprime la stupéfaction d'abord et la joie ensuite. Et aussitôt, de nous entraîner dans une salle où il nous montre avec fierté la gravure bien connue reproduisant la séance de la Chambre des députés, où les mains se tendirent vers M. Thiers pour le désigner comme le libérateur du territoire.

Enfin, on se met à table, où quatre garçons du plus beau noir et admirablement dressés, nous servent les plats du menu suivant :

Poissons volants frits.
Beefsteaks à la purée d'igname.
Filets de tortue de mer.
Omelette.
Pudding.
Oranges, bananes (grosses comme le poignet).
Mangues.

Repas très gai ; propos joyeux. Une discussion tout amicale s'engage entre le délégué de la Chambre de commerce de Marseille et l'un de ses compagnons : la comparaison entre le *poisson volant* et la *rascasse*. Pour clore le débat, il est décidé que, le lendemain, une bouillabaisse, avec du poisson

de la Barbade, sera faite à bord, sous la surveillance du champion marseillais, et que le jury prononcera son arrêt.

Au moment du café, on introduit un *gentleman*, l'envoyé de la municipalité de Bridgetown, qui sollicite l'honneur de présenter ses hommages à M. de Lesseps. Celui-ci prie courtoisement ses visiteurs d'entrer et le conseil municipal paraît, précédé d'un beau vieillard, — le maire, — qui prononce un petit *speech* de bienvenue au président, dans lequel il exprime des vœux chaleureux pour le succès du Canal de Panama.

M. de Lesseps remercie le conseil de sa gracieuse attention et fait ressortir, dans sa courte allocution, les avantages que la Barbade, et en particulier le port de Bridgetown, retireront du percement de l'isthme américain.

Un moment après, c'est un délégué des journaux locaux qui vient assurer M. de Lesseps de l'appui de la Barbade et lui témoigner de l'intérêt avec lequel la population suit les progrès du Canal interocéanique.

Le maire reprend la parole pour informer le « grand Français » qu'un train spécial est prêt pour lui faire parcourir les plus belles plantations du pays. La proposition est acceptée avec grand plaisir. A une heure, nous nous mettons en route.

L'île est généralement plate ; c'est à peine si à gauche du railway quelques mamelons verdoyants surgissent çà et là. La première station que nous rencontrons se nomme *Rouen*. Ce souvenir inattendu de la patrie nous cause à tous une certaine émotion, mais principalement à M. Emile Ferry, le délégué du chef-lieu de la Seine-Inférieure.

A partir de Rouen, le panorama est superbe. De chaque côté de la ligne se succèdent des plantations immenses de cannes à sucre, de maïs, d'ignames, de palmiers, de bananiers et de cocotiers chargés de fruits. De temps à autre, les champs sont coupés d'usines pour le traitement de la canne. Nous sommes au moment de la récolte, et partout règne une animation extraordinaire. La campagne est littéralement tachée de négresses habillées de blanc, suivant l'usage des Antilles, qui coupent et transportent la précieuse tige.

Après avoir parcouru ainsi environ 30 kilomètres, nous avons atteint l'extrémité Est de l'île, où se trouve le *terminus* de la ligne.

Nous rentrons immédiatement à Bridgetown, et nous nous faisons conduire à bord du *Medway*, dont nous gravissons l'escalier au moment où un premier coup de canon annonce aux passagers qu'ils doivent se hâter.

A bord du *Medway*.

Vers quatre heures, un canot manœuvré par des matelots de la marine royale anglaise, accoste.

Nous reconnaissons l'amiral Carpenter, qui a fait avec nous la traversée depuis Southampton, profitant d'un congé pour aller à la Jamaïque visiter ses propriétés. Il est accompagné de plusieurs dames dont l'une est la femme du général gouverneur de la Barbade, lequel se fait excuser de n'être pas venu saluer M. de Lesseps, empêché qu'il en était par une tournée d'inspection.

A cinq heures du soir, un second coup de canon;

Le *Medway* s'ébranle et nous reprenons la mer, emportant un agréable souvenir de cette heureuse petite île de la Barbade.

Dans deux jours, nous serons à Haïti, où notre vapeur ne s'arrêtera qu'une heure. Le lendemain, nous ferons relâche à Kingston (Jamaïque).

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Octobre 1885

NAVIRES	ENTRÉES Nombre.	ENTRÉES Tonnage.	SORTIES Nombre.	SORTIES Tonnage.
Vapeurs..........	32	46.716 t.	26	37.982 t.
Voiliers...........	33	8.024	18	2.174
Totaux...	65	54.740 t.	44	40.156 t.

Novembre 1885.

NAVIRES.	ENTRÉES. Nombre.	ENTRÉES. Tonnage.	SORTIES. Nombre.	SORTIES. Tonnage.
Vapeurs.........	29	44,273 t.	20	28,825 t.
Voiliers.........	40	12,016	18	2,589
Totaux...	69	56,289 t.	38	31,414 t.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 13 mars 1886.

Opp. n° 428. — Sur quatre actions au porteur nos 241778, 241779, 446003, 446004.

Opp. n° 429. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 328873.

Opp. n° 430. — Sur treize coupons n° 11 (échéance du 1er juillet 1886) d'actions au porteur nos 543658 à 543670.

Opp. n° 431. — Sur une action au porteur n° 270183.

Opp. n° 432. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 15,564 pour deux actions.

Opp. n° 433. — Sur un dizième de part de fondateur n° 5,144.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 mars 1886.

Opp. n° 50. — Sur un certificat provisoire et nominatif d'action n° 516092.

Opp. n° 86. — Sur un certificat provisoire et nominatif d'action n° 106289.

Opp. n° 284. — Sur une obligation 5 0/0 au porteur n° 107611.

Opp. n° 379. — Sur cinq coupons n° 2 (échéance du 1er octobre 1885) d'obligations 4 0/0 au porteur nos 21002 à 21006.

Opp. n° 396. — Sur trois actions au porteur nos 287375, 382391, 534191.

TITRES FRAPPÉS D'OPPOSITION

A LA DATE DU 13 MARS 1886

PARTS DE FONDATEURS

OPPOSITIONS sur dixièmes de parts de fondateurs

150 — 1414 — 5144 — 5861 — 6653.

ACTIONS

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er juillet 1881) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

303608 — 309583 — 309584

OPPOSITION sur coupon n° 2

(Echéance du 1er janvier 1882) de Certificat provisoire et nominatif d'action.

303608

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 1er juillet 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

16446 — 16447 — 16448 — 16449 — 16450 — 16451 — 16452 — 16453 — 16454 — 16455 — 16456 — 16457 — 16458 — 16459 — 16460 — 21837 — 21838 — 21839 — 21840 — 21841 — 21842 — 21843 — 21844 — 21845 — 21846 — 21847 — 21848 — 21849 — 21850 — 21851 — 21852 — 21853 — 21854 — 21855 — 21856 — 21857 — 21858 — 21859 — 21860 — 21861 — 21862 — 21863 — 21864 — 21865 — 21866 — 119333 — 139840 — 182198 — 184918 — 260265 — 260266 — 262368 — 262369 — 262370 — 262371 — 262372 — 262373 — 277431 — 336668 — 336669 — 382336 — 382337 — 500801 — 500802 — 500803 — 500804 — 500805 — 500806 — 500807 — 500808 — 500809 — 500810 — 500811 — 500812 — 500813 — 500814 — 500815 — 500816 500817 — 500818 — 500819 — 500820 — 500821 — 500822 — 500823 — 500824 — 500825 — 505737 — 505738 — 526006 — 526007 — 526008 — 526009 — 567541 — 567542 — 567543 — 567544 — 567545

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Échéance du 1er juillet 1883) d'actions au porteur.

381827 — 381829 — 443823 — 443824 — 443825 — 443826 — 443827 — 443828.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 80039 — 87537 — 90746 — 90747 — 90748 — 90749 — 90750 — 90751 — 90752 — 90753 — 90754 — 90755 — 90756 — 98531 — 98532 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 326366 — 326367 — 326368 — 326369 — 326370 — 326371 — 326372 — 326373 — 326374 — 326375 — 418048 — 418049 — 418051 — 418052 — 427772 — 427773 — 427774 — 427775 — 427776 — 427777 — 427778 — 427779 — 427780 — 427781 — 427808 — 427809 — 427810 — 427811 — 427854 — 427855 — 427856 — 427857 — 427867 — 427868 — 427869 — 427870 — 427871 — 427911 — 427912 — 427913 — 427914 — 427915 — 427916 — 427917 — 427918 — 427919 — 427920 — 427921 — 427922 — 427923 — 427924 — 427925 — 427926 — 427927 — 427928 — 427929 — 427930 — 427931 — 427932 — 427933 — 427934 — 427935 — 427936 — 427937 — 427938 — 427939 — 427940 — 427941 — 427942 — 494434 — 494435 — 494436 — 494437 — 494438 — 494519 — 494520 — 529327 — 529328 — 529329 — 529330 — 529331 — 529332 — 529333 — 529334 — 529341 — 529342 — 529887 — 529888 — 529889 — 529905 — 529906 — 529907 — 529908 — 529909 — 529910 — 529911 — 531514 — 531515 — 531516 — 531517 — 531518 — 531519 — 531520 — 531521 — 531522 — 531523 — 531524 — 531525 — 531526 — 531527 — 531528

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 1er juillet 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 508558 — 508559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 8

(Echéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur

42039 — 42040 — 42041 — 48791 — 94419 — 94420 — 94421 — 124276 — 124277 — 262685 — 492245 — 492246 — 492247 — 492248 — 492249.

OPPOSITIONS sur coupons n° 9

(Echéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur.

124184 — 124185 — 237410 — 246034 — 535221 — 535222 — 535223 — 539726 — 539727 — 539732 — 539733 — 559559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 10

(Echéance du 1er janvier 1886) d'actions au porteur.

46803 — 296071 — 296072 — 320602 — 320603 — 320604 — 320605 — 320606 — 320607 — 322974 — 323013 — 340667 — 506654 — 532155 — 532156

OPPOSITIONS sur Actions au porteur.

13679 — 13680 — 16362 — 21760 — 37698 — 37699 — 38715 — 38716 — 38717 — 38718 — 38719 — 38720 — 38721 — 38722 — 38723 — 47207 — 76554 — 76555 — 76556 — 79126 — 79127 — 79128 — 79129 — 79130 — 79131 — 80795 — 80796 — 92669 — 114812 — 144234 — 145716 — 194199 — 237187 — 241778 — 241779 — 270183 — 272672 — 272673 — 273112 — 273113 — 273127 — 273128 — 273129 — 273130 — 273131 — 310727 — 310728 — 310729 — 310730 — 310731 — 310732 — 322313 — 322314 — 322315 — 322316 — 322317 — 325356 — 325357 — 355741 — 372814 — 372815 — 389525 — 389526 — 389527 — 389528 — 389529 — 389530 — 413594 — 413595 — 413596 — 413597 — 413598 — 413599 — 418270 — 418271 — 420890 — 446003 — 446004 — 447579 — 469171 — 469172 — 469685 — 469686 — 489822 — 489823 — 491668 — 498473 — 521432 — 521433 — 521434 — 521435 — 521436 — 521437 — 546617 — 572239 — 572240

OPPOSITIONS sur Certificats d'inscription nominative d'actions.

1737 pour une action. — 2262 pour seize actions. — 3139 pour quarante actions. — 4059 pour quarante actions. — 4563 pour vingt actions. — 4660 pour quatre actions. — 4774 pour quatre actions — 5245 pour deux actions. — 5492 pour quatre actions. — 5950 pour une action. — 5955 pour une action. — 5985 pour cinq actions. — 6296 pour quatre actions. — 6365 pour trois actions. — 8339 pour vingt-deux actions. — 8360 pour deux actions. — 8597 pour quatre actions. — 8684 pour une action. — 8800 pour deux actions. — 9063 pour une action. — 10786 pour une action. — 10789 pour une action. — 12928 pour deux actions. — 15549 pour six actions. — 15564 pour deux actions. — 16915 pour deux actions.

OBLIGATIONS 5 0/0

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 15 janvier 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

151462 — 224514

OPPOSITIONS sur coupons n° 4

(Echéance du 15 juillet 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

126179 — 126180 — 193793.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Echéance du 15 janvier 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

37067 — 102661 — 102662 — 102663 — 102664 — 102665 — 102666 — 102667 — 102668 — 102669 — 102670.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 15 juillet 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

30629 — 30630 — 30631 — 30632 — 81717 — 87057 — 87058 — 87059.

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 15 janvier 1886) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

153480 — 153481 — 153482 — 153483 — 153484 — 153485 — 194619

OPPOSITIONS sur obligations de 500 fr. 5 0/0 au porteur.

15955 — 15956 — 15957 — 15958 — 15959 — 15962 — 19579 — 19580 — 31528 — 31529 — 37183 — 37184 — 37185 — 44730 — 44731 — 52864 — 80233 — 90366 — 108166 — 170709 — 170710 — 170711 — 191789 — 191790 — 191791 — 191792 — 191793 — 202679 — 203984 — 205418 — 234132 — 234133 — 240639 — 240640 — 240641 — 240642 — 244293 — 247295 — 248373 — 248374 — 248375.

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 5 0/0.

136 pour trois obligations. — 154 pour une obligation. — 1607 pour dix obligations. — 1657 pour vingt et une obligations. — 2506 pour quatre obligations.

OBLIGATIONS 3 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires.

10896 — 15452 — 33789 — 48861 — 49254 — 52340 — 99826 — 116968 — 119826 — 158903 — 158904 — 158905 — 182457 — 229397 — 229398 — 232515 — 240674 — 240675 — 245698 — 246788 — 255351 — 259220 — 261769 — 261770 — 261771 — 261772 — 261773 — 261774 — 261775 — 261776 — 261777 — 261778 — 261779 — 261780 — 261781 — 261782 — 261783 — 261784 — 261785 — 264035 — 264814 — 270641 — 270642 — 270643 — 270644 — 270649 — 299413 — 302609 — 302610 — 351375 — 351376 — 397072 — 397073 — 397074 — 397075 — 397076 — 397077 — 397078 — 397079 — 397080 — 397081 — 413098 — 413099 — 415188 — 415189 — 417775 — 417776 — 425643 — 435043 — 435044 — 435045 — 435046 — 435047 — 478222 — 478223 — 478224 — 478225 — 496381 — 496382 — 496383 — 496384 — 516626 — 516627 — 516628 — 516629 — 516630 — 516631 — 516632 — 516633 — 583840.

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 15 avril 1885), d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

229192 — 457152 — 457153 — 457154 — 457155 — 457156 — 457157 — 457158 — 457159 — 457160 — 457161 — 485435.

OPPOSITIONS sur coupons n° 2

(Echéance du 15 octobre 1885) d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

505716 — 505717

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur (Titres définitifs)

22136 — 22137 — 23591 — 23592 — 23593 — 23594 — 23595 — 23596 — 23597 — 23598 — 23599 — 23600 — 34938 — 36613 — 92755 — 110127 — 110128 — 110129 — 110130 — 110131 — 110132 — 114244 — 114245 — 114246 — 114247 — 114248 — 114249 — 114250 — 114251 — 114252 — 114253 — 114254 — 114255 — 114256 — 114257 — 114258 — 168741 — 208076 — 208077 — 208078 — 208079 — 212863 — 212864 — 212865 — 212866 — 212867 — 267363 — 267364 — 340981 — 340982 — 340983 — 340984 — 340985 — 340986 — 340987 — 340988 — 419133 — 419134 — 509063 — 509065 — 509066 — 509067 — 509069 — 515077 — 518371 — 518372 — 518373 — 532297 — 532298 — 532299 — 532300 — 532301 — 532302 — 532303 — 532304 — 532305 — 532306 — 535138 — 535139 — 535140 — 535141 — 565997 — 565998 — 574010 — 576504 — 576505 — 576506 — 576507 — 576508

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 3 0/0.

455 pour une obligation. — 3850 pour dix obligations.

OBLIGATIONS 4 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

13102 — 19944 — 19945 — 19946 — 19947 — 19948 — 19949 — 19950 — 19951 — 19952 — 19953 — 19954 — 19955 — 19956 — 19957 — 19958 — 19959 — 19960 — 19961 — 19962 — 19963 — 30453 — 30454 — 30455 — 33731 — 33732 — 87365 — 87366 — 87367 — 87865 — 87866 — 94396 — 94397 — 102737 — 110924 — 115999 — 116000 — 135528 — 149339 — 149340 — 151176 — 151177 — 153794 — 170681

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er avril 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

1189 — 1190

OPPOSITIONS sur coupons n° 2

(Echéance du 1er octobre 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

20286 — 35278 — 35279 — 35280 — 35281 — 35282 — 41513 — 41514 — 41515 — 41516 — 41517 — 41518 — 41519 — 42498 — 49005 — 49006 — 49007 — 49008 — 49009 — 49010 — 49011 — 49012 — 49013 — 49014 — 49015 — 59254 — 59255 — 59256 — 59257 — 95813 — 95814 — 95815 — 95816 — 95817 — 95818 — 95819 — 130999 — 131000 — 131001 — 133230 — 133231 — 139892 — 139893 — 139894 — 139895 — 139896 — 139922 — 139923 — 139924 — 139925 — 139926 — 139927 — 139928 — 139929 — 155870 — 155871 — 157495 — 164456 — 164457 — 164458 — 164459 — 165534 — 165535 — 165536 — 169023 — 169024 — 169025 — 169026 — 169027 — 187998 — 187999 — 188000 — 188001 — 188002 — 188003 — 188004 — 188005 — 188006 — 188007 — 193033 — 200492 — 200493 — 200494 — 200495 — 200496 — 200497 — 200498 — 200499 — 200500 — 200501 — 210221 — 210222 — 210223 — 210224 — 218836 — 218837 — 218838 — 218839 — 229658 — 229659 — 229660 — 240941 — 240942 — 240943 — 243158 — 243159 — 243160 — 266208 — 266209 — 266210 — 266211 — 266212 — 266213 — 266214 — 266215 — 266216 — 266217 — 266218 — 266219 — 266220 — 266221 — 266222 — 266223 — 266224 — 266225 — 266226 — 226227 — 291163 — 291164 — 291506 — 291507

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur (Titres définitifs).

5187 — 5188 — 5189 — 27349 — 27350 — 27351 — 27352 — 27410 — 27421 — 27422 — 107940 — 107941 — 107942 — 107943 — 107944 — 107945 — 107946 — 107947 — 107948 — 107949 — 157126 — 157127 — 157128 — 157129 — 157130 — 157131 — 157132 — 157133 — 157134 — 157135 — 197318 — 218890 — 218891 — 218892 — 218893 — 218894 — 230271 — 230272 — 230273 — 230274 — 238047 — 238048 — 238049 — 238050 — 238051 — 238052 — 238053 — 238054 — 328873.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 28 FÉVRIER AU 14 MARS 1886

DATES	ACTIONS		OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
28 février	Bourse fermée.	»	»	»	»
1er mars	455 453.75 452.50 451.25 450 451.25 452.50 453 75 455 453.75 452.50 451.25 452.50	en liq. : 451.25 au 15 : 450	360 358 356 360 363.75 362 362.75 360	239 238.50 235 239 238 235 236 237 235	292 292 50 293 293.50 293.75 293 292 293 293.75 293
2 —	455 456.25 455 453.75 455 456 25 457.50 455 456.25 457.50 458.75 460 461.25	en liq. : 462.50 au 15 : 460	367.50 365 363.75	239 240 239.50	292 294 293 294 294.50 295
3 —	467.50 466.25 465 463.75 462.50 461.25 462.50 463.75 462.50 431.25	en liq. : ... au 15 : 465	370 371 375 370 369.50 369 368 370 368 367.50	240 241 242 240 239.50 239	296 296.25 297 296 295.50
4 —	460 458.75 457.50 456.25 455 456.25 457.50 458.75 457.50 456.25	en liq. : ... au 15 : 462.50	370 367 366.50 366 365 50 365	240 239 237 238 236	295.50 295.25 295 295.25
5 —	457.50 456.25 458.75 457.50 460 461.25 462 50 463.75 462.50 461.25 460 461.25 462.50 461.25	en liq. : ... au 15 : 460	370 369 367.50	236 236 50 237 237.50 236 237.50 237 236.50	295 295.50 296 296.25 296.50 297
6 —	460 461.25 460 458.75 460 461.25 462.50 461.25	en liq. : ... au 15 : 458.75	366.25 369.50 366.25	236 235 236 235 236	298 298.25 297.75
7 —	Bourse fermée.	»	»	»	»
8 —	460 461.25 462.50	en liq. : ... au 15 : 461.25	368 369.50 369 369.50 369 368	235 236 236.50 287 238 239 238.75 239	298 297.50 298 298.25 298 50
9 —	462.50 461.25 462.50 463 75 465	en liq. : ... au 15 : 461.25	365 367	237 236.50 236 237 238 238.50 238.75 239	297.50 297 298 298.50 299
10 —	463.75 465 463.75 465 466.25 467.50 468 75 470 471.25 472.50 471.25 472.50 473.75 475 473.75 475	en liq. : ... au 15 : 465	368 367.50 369 369.25 369.50 369.75 370 373 375	240 239 237 240 241 242 242.25 243 243.50	300 299 299.75 300 300 50 301 301.50 302 302.50 303
11 —	477.50 478.75 480 478.75 477.50 480 477.50 476.25	en liq. : ... au 15 : 480	375 377 374 375 374	245 246 247 244 243.50 243	303 303.50 305 304.50 303 302.50 302.25
12 —	467.50 466.25 467.50 468.75 470 468 75 470 471.25 470 468.75	en liq. : ... au 15 : 470	370 368 367 365 368 370	241 242 240 241 242 240.50 240	300 299.50 300.50 301 301.50 301.75 302 302.50 301 302
13 —	465 466.25 467.50 468.75 467.50	en liq. : ... au 15 : 467.50 468.75	374 370	240 239 237.50 238 239 240	300 300.25 300.50 301 300 301
14 —	Bourse fermée.	»	»	»	»

7e Année. — Numéro 159. Jeudi 1er Avril 1886.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS DE 500 FR. 4 0/0

DEUXIÈME TIRAGE — 15 MARS 1886
427 OBLIGATIONS

Le deuxième tirage des Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le lundi 15 mars 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 427 Obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

11.251	à	11.300	50
49.801	à	49.827	27
101.601	à	101.650	50
191.651	à	191.700	50
259.701	à	259.750	50
306.301	à	306.350	50
353.851	à	353.900	50
362.901	à	362.950	50
384.401	à	384.450	50
			427

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 1er avril 1886, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

PAYEMENT

DU TROISIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 3 O/O

Les porteurs d'obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 15 avril 1886, sera payé à partir du jeudi 15 avril, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 047, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 20 mars, par le paquebot Costa-Rican.
M. LANDORMY (Maurice).

De Southampton, le 25 mars, par le paquebot Moselle
MM. BONTEMPS (Albert-Gustave).
POCH (Joseph).
MONNIER (Jules).

TÉLÉGRAMME DE PANAMA ARRIVÉ LE 26 MARS 1886

Cube de février d'après situations commençant Colon :

Colon	112.000
Gatun	215.000
Bohio-Soldado	46.000
San-Pablo	25.000
Gorgona	28.000
Matachin	21.000
Obispo	51.000
Emperador	104.000
Culebra	94.000
Paraiso	96.000
La Boca	66.000
	858.000
Dérivations	127.000
Accessoires	33.000
Total	1.018.000

LE CANAL DE PANAMA — CUBE DE FÉVRIER

Extrait du « Soir »

(*D'un de nos correspondants de Londres*)

28 mars.

Une dépêche de New-York dit que les opérateurs du Canal ont terminé hier le relevé du travail exécuté en février par les entrepreneurs, et que le chiffre de *un million de mètres cubes* a été dépassé, bien que le mois n'eût que 28 jours.

Cette nouvelle a produit ici une certaine impression.

LE RETOUR DE M. FERDINAND DE LESSEPS.

M. Ferdinand de Lesseps, qui avait quitté Colon le 3 mars, accompagné de son fils, M. Charles A. de Lesseps, de M. Th. Motet, administrateur de la Compagnie du canal interocéanique, de M. Martin, secrétaire général de cette Compagnie, de M. Cottu, actionnaire élu comme vérificateur des comptes à la dernière assemblée, et de divers délégués de chambres de commerce conviés à vérifier sur place l'état d'avancement des travaux en cours d'exécution, est rentré à Paris vendredi 26 mars à quatre heures du soir.

Les dernières nouvelles insérées dans le précédent *Bulletin*, signalaient son passage à la Martinique le 10 de ce mois.

Le retour du président-directeur des Compagnies de Suez et de Panama /a été marqué par des témoignages de respect et de sympathie dont les principaux organes de la presse parisienne et de la presse de province se sont faits les fidèles interprètes.

Nous résumons, d'après quelques-unes de ces feuilles, les incidents de ce voyage de retour.

M. Ferdinand de Lesseps à Saint-Nazaire.

Le fait qui se produit en ce moment, à l'occasion de la rentrée en France de M. Ferdinand de Lesseps, est peut-être sans précédent, dit la *Revue-Gazette maritime et commerciale*. Nous ne connaissons pas d'exemple d'une semblable ovation faite à un homme qui, sans être revêtu d'aucun caractère officiel, et par la seule puissance de sa légitime popularité, reçoit, en rentrant parmi ses concitoyens, les témoignages de sympathie et d'enthousiasme d'une population tout entière.

Il y a, dans cette manifestation, quelque chose de particulièrement touchant, et un pareil hommage honore également celui qui en est l'objet et le peuple qui sait le rendre à un grand citoyen. M. de Lesseps donne aujourd'hui un démenti au dicton populaire ; il est bien réellement prophète en son propre pays, et c'est justice.

Dès que le *Washington*, attendu seulement vers le 26 mars, a été signalé dans la matinée du 23 par le poste sémaphorique de Belle-Isle-en-Mer, et que son entrée dans le port de Saint-Nazaire a été annoncée pour le même jour à quatre heures, la ville s'est spontanément pavoisée, et, dans le port, tous les navires français et étrangers ont arboré leurs pavillons.

A quatre heures, un cortège composé du maire et du conseil municipal de Saint-Nazaire, du président et des membres de la Chambre de commerce, de tous les fonctionnaires et chefs des services administratifs et de tous les consuls étrangers en résidence à Saint-Nazaire, a pris place à bord du *Belle-Ile*, petit bateau de la Compagnie transatlantique qui fait le service de la santé. Le *Belle-Ile* s'est rendu audevant du *Washington* qui venait de jeter l'ancre à son lieu de stationnement habituel en rade, et un triple hourra a salué M. de Lesseps, apparaissant sur le pont, plus vert que jamais, n'ayant pas l'air de se ressentir de cette longue traversée.

Le correspondant du *Gaulois*, qui a assisté au débarquement à Saint-Nazaire, s'exprime ainsi :

On se précipite autour du célèbre voyageur; on se foule, et c'est à grand'peine que je puis lui présenter, ainsi qu'à son fils, M. Charles de Lesseps, les compliments et les félicitations du *Gaulois*.

Guidé par M. Lhonen, l'aimable représentant à Saint-Nazaire de la Compagnie transatlantique, M. de Lesseps se rend à bord du *Belle-Ile* et salue les dames qui sont venues jusqu'en rade à sa rencontre.

Tout Saint-Nazaire est sur l'estrade, et c'est aux cris de : « *Vive Lesseps !* » que nous abordons. Les pompiers forment la haie. M. de Lesseps, accompagné de son fils, du maire, et du président de la chambre de commerce, monte dans la première voiture et se rend à la mairie en traversant une foule des plus compactes et des plus enthousiastes.

M. Gasnier, maire, souhaite en quelques mots la bienvenue à M. de Lesseps, au nom de la ville de Saint-Nazaire :

« Il y a six ans, réplique celui-ci, je quittais « Saint-Nazaire et je partais pour l'isthme de Pa- « nama, où j'allais commencer les travaux ; aujour- « d'hui, je puis le dire devant les délégués des « chambres de commerce de Rouen, de Bordeaux, « de Marseille et de Saint-Nazaire, qui m'ont ac- « compagné, la moitié de l'effort nécessaire pour « achever le Canal est à peu près fait; sur tout le « tracé, les ouvriers sont à l'œuvre; les machines « sont en marche.

« Nous avons promis que le Canal serait achevé « en 1889; je tiendrai ma promesse.

« C'est grâce à l'épargne du peuple français, du « petit capitaliste, que nous avons pu mener notre « œuvre à bien. Aucune nation n'est capable de « faire ce que fait la France, qui est toujours prête « à donner son sang et son argent pour le bien « du pays et de l'humanité; »

Cette courte allocution est à plusieurs reprises, soulignée par les applaudissements de l'assistance. Les applaudissements redoublent lorsque M. de Lesseps, répondant à Mme Richard, femme du sous-préfet, qui lui remet un bouquet au nom des dames de Saint-Nazaire, lui dit :

— « J'ai autant de femmes que d'hommes pour « actionnaires de Panama. Les femmes, du reste, « ont plus de constance que les hommes, et elles « ne m'ont jamais abandonné. »

Le même rédacteur résume dans les termes suivants l'entretien qu'il a eu le lendemain avec M. Ferdinand de Lesseps :

J'ai été reçu, ce matin, par le Grand Français. Il est tout à fait remis de ce long voyage. Il était aussi frais et aussi reposé que s'il n'eût pas quitté depuis de longs mois son hôtel de l'avenue d'Antin, lorsqu'il m'a donné les explications qui vont suivre, explications ayant trait aux travaux du canal.

« Jusqu'ici, me dit M. de Lesseps, nous n'enlevions que 700,000 mètres cubes par mois. Depuis le mois de janvier, nous en enlevons « 1,100,000. Cette augmentation de 400,000 « mètres cubes par mois provient de ce que nous « en avons fini avec la période de tâtonnements. Il « nous a fallu étudier les machines, les façons de « procéder, et maintenant nous n'avons plus qu'à « marcher. Nous augmenterons, d'ici à la saison « des pluies, l'extraction de 1,100,000 mètres cubes. La saison des pluies venue, nous éprouverons, naturellement, une certaine diminution « dans l'extraction; mais, à la fin de l'année, nous « ferons un saut considérable et nous arriverons « certainement à extraire nos trois millions de « mètres cubes par mois.

« Vous voyez donc que dans ces conditions nous « ne nous avançons pas trop en disant que les « travaux seront achevés en 1889, date indiquée « par nos traités avec les entrepreneurs.

« On vient parler de la différence entre Suez et « Panama, me dit en continuant M. de Lesseps ; « ceux qui disent cela n'ont jamais vu ni l'un ni « l'autre. Tenez, je puis vous dire cela, puisque « c'est fini et bien fini ; eh bien! en 1865, j'emmenai en Egypte des délégués comme je viens d'en « emmener à Panama, et, en les emmenant, je « n'étais guère rassuré. On venait de nous supprimer les travailleurs égyptiens, nous ne savions « comment les remplacer; il fallait procéder à des « tâtonnements, essayer des machines, etc., c'était « à y renoncer, et cependant, les millions de tonnes qui traversent annuellement le canal de Suez « sont là pour prouver si j'avais raison.

« A Panama, au contraire, et ces messieurs ont « pu s'en rendre compte, nous entrons dans la période d'achèvement, si je puis m'exprimer ainsi. « Sur les soixante-quinze kilomètres de long que « comporte le Canal, vingt seront achevés avant la « fin de l'année.

« Du Pacifique à la Bocca, quatre dragues d'une « force de 180 chevaux chacune sont en plein travail; on en monte deux autres, et deux autres « sont en route et ne vont pas tarder à arriver. « Dans tout le massif central, les chantiers sont « en pleine activité, et les travaux de cette partie « du canal consistent en terrassements à sec jusqu'au plafond en cours d'exécution.

« Il existe en outre deux catégories de travaux « dont une se subdivise en deux parties : 1° les « travaux qui doivent être faits à la drague et qui « n'offrent aucune difficulté à cet égard ; 2° les « parties du tracé déjà livrées à la drague à la « suite des travaux préparatoires, et 3° les parties « où on prépare le terrain pour installer les dragues.

« Tous ces travaux marchent de front, me dit en « terminant M. de Lesseps, et naturellement, plus « nous nous acheminons vers le résultat définitif, « moins les difficultés qui peuvent se présenter « sont insurmontables. »

Rendant compte de la réception officielle et du banquet offert à M. Ferdinand de Lesseps le lendemain de son débarquement à Saint-Nazaire, le *Gil-Blas* dit :

Aujourd'hui a eu lieu, à six heures, dans la grande salle des Fêtes du Grand-Hôtel, splendidement décorée, le banquet que j'avais annoncé. Je laisse à d'autres le soin de vous donner le menu, composé en partie de plats du pays et superbement servi. Je préfère en venir tout de suite aux choses plus sérieuses. A ce banquet assistaient, outre le maire, la municipalité, les cinq délégués des chambres de commerce, M. Duval, président de la chambre de commerce, l'honorable M. Vezin, président du tribunal civil, MM. les généraux Forgemol, de Bostquenard, commandant du corps d'armée ; M. Schwob, directeur du *Phare de la Loire*, les représentants de la presse de Paris et de la presse locale, le préfet de la Loire-Inférieure, arrivé à Saint-Nazaire à onze heures et demie ; les représentants du grand commerce et de la haute industrie de Saint-Nazaire, etc. Banquet charmant et tout à fait réussi.

Au dessert, on a toasté, comme bien vous pensez, mais on n'a dit que des choses raisonnables et utiles, contrairement à ce qui se pratique en trop de cas.

Voici les principaux discours prononcés au banquet de Saint-Nazaire :

Discours de M. Gasnier, maire de Saint-Nazaire.

Monsieur,

Il est des sentiments pour l'expression desquels le cœur devrait pouvoir remplacer la parole ; si ce désir pouvait être satisfait, je vous dirais sans doute beaucoup mieux que je ne puis, combien est vive la satisfaction que j'éprouve aujourd'hui de saluer, à cette place, votre heureux retour en France.

La joie que je ressens et que j'épanche bien volontiers auprès de vous, les habitants de la ville et les honorables invités qui ont répondu à l'appel que leur ont adressé la municipalité et la chambre de commerce, la partagent. L'ovation dont vous avez été l'objet au moment de votre débarquement du *Washington* vous aura donné la mesure de l'enthousiasme que votre haut mérite excite à Saint-Nazaire ; de pareilles manifestations ne trompent pas ; elles sont au surplus infiniment plus éloquentes que le discours le mieux fait. Quelque faibles pourtant que soient pour vous ces hommages, agréez-

les, monsieur, comme le témoignage sincère du respect et de l'admiration que vous inspirez à la population nazairienne.

Nous vous sommes profondément reconnaissants d'avoir bien voulu retarder votre retour dans votre famille afin de séjourner quelque temps parmi nous. Je suis heureux de vous annoncer que, pour conserver le souvenir de cette marque de bienveillance, la municipalité donnera votre nom à une grande voie qui sera incessamment ouverte sur le bord de l'Océan. Saint-Nazaire aura le boulevard Ferdinand-de-Lesseps.

Travailleur éminent, habile, infatigable, travailleur dont l'ardeur entraînante ne connaît point d'obstacles, brave les montagnes, les mers et les années, vous êtes au milieu d'une population essentiellement laborieuse, par conséquent essentiellement dominée par votre beau génie, et, d'ailleurs, constamment attentive à l'exécution de l'œuvre extraordinaire que vous poursuivez avec tant de persévérance et de succès, au Nouveau-Monde. Cette confiance, dans laquelle je souhaite ardemment que vous oubliiez un peu vos préoccupations et votre peine, ne vous est-elle pas due? N'avez-vous déjà pas montré jusqu'à l'évidence la valeur de votre puissante conception! Certes, s'il en était autrement, ce serait méconnaître que Saint-Nazaire doit devenlr le Marseille de cet autre Suez que vous creusez au-delà de l'Atlantique, ce serait ternir la gloire éclatante dont votre nom à jamais illustre couvre notre cher pays.

Mais à quoi bon s'arrêter à cette idée? Souffrez plutôt que je proclame une fois encore que vous êtes l'un des hommes dont la France doit être le plus fière; car, si vos glorieuses entreprises l'honorent, elle ne doit pas perdre de vue que ses autres fils se forment, pour l'avenir, à votre activité féconde. Votre vie tout entière n'est qu'un long exemple de travail et de constance.

Il ne vous suffisait pas, en effet, pour obtenir les superbes résultats que vous avez eus, de faire des voyages lointains et périlleux ou d'exécuter des projets merveilleusement conçus, il fallait surtout communiquer vos idées à la foule et les lui faire accepter. Il fallait, en un mot, entraîner les indifférents, anéantir les arguments spécieux des détracteurs auxquels se heurte inévitablement la supériorité, calmer les inquiétudes des timides et faire face au découragement toujours prêt à envahir l'âme humaine. Vous avez tout discuté, tout résolu, tout prouvé avec un rare bonheur; permettez-moi de vous en féliciter.

Grâce à vos efforts soutenus, des voies nouvelles sont ouvertes aux navigateurs, à la civilisation, et votre triomphe est désormais assuré. Toutefois, le couronnement de votre labeur, c'est le bien-être immense que vous avez procuré aux peuples, bienfait inappréciable, le seul en tous cas qui, rapprochant les hommes, les porte à s'unir par des liens d'amitié véritablement solides : la concorde naît de relations qu'entretiennent les nations pour les intérêts communs où elles se confondent dans les mêmes aspirations de prospérité et de paix.

Je bois, messieurs, au Grand Français, à l'illustre Ferdinand de Lesseps!

La réponse de M. de Lesseps à l'allocution de M. Gasnier, maire de Saint-Nazaire, dit le *Phare de la Loire*, a été moins une réponse qu'une de ces charmantes causeries qui lui sont familières, sur le voyage qu'il vient d'exécuter si rapidement en moins de deux mois, et qui lui a permis néanmoins de visiter tous le parcours de l'isthme attaqué simultanément sur tous les points. Les délégués des Chambres de commerce ont assisté, avec lui, aux progrès de l'œuvre, et ils ont pu constater avec lui qu'elle sera achevée très facilement dans les délais imposés aux entrepreneurs, c'est-à-dire dans les premiers mois de 1889, sinon même avant. Il se loue beaucoup de son personnel, du mérite de ses ingénieurs, du courage et de la persévérance que chacun apporte dans son concours à l'œuvre commune.

Quand il compare les lieux sauvages qu'il a visités il y a six ans, et où l'homme était encore la souris du tigre, avec les longues files de maisons qui s'étendent comme une rue sur toute la largeur des travaux, pour abriter les travailleurs, il a peine à comprendre que tant de choses aient été exécutées, tant d'obstacles vaincus, la nature domptée, tant de fléaux combattus par les armes de la science. et il en tire bon augure pour l'achèvement du canal de Panama à la date indiquée et à l'inauguration duquel il compte bien assister en personne.

M. Duval, président de la Chambre de commerce, a pris ensuite la parole en ces termes :

Discours de M. Duval, président de la Chambre de commerce.

Monsieur de Lesseps,

Tous, nous avons suivi des yeux avec beaucoup d'intérêt le chemin que vous venez de parcourir; toujours avec la même vaillance vous venez de traverser deux fois l'Océan Atlantique. Sans doute, les distances sont bien amoindries pour le savant, le géographe, l'explorateur de nos jours; la science moderne met à leur disposition de merveilleuses ressources, mais ce n'est pas tout, il faut aussi avoir au cœur cette aventureuse énergie et cette confiance en la capricieuse fortune qui sont ordinairement l'apanage de l'homme de 20 ou 30 ans et que par un privilège exceptionnel vous avez toujours conservées.

Nous sommes donc heureux de constater une fois de plus combien les fatigues vous coûtent peu quand il s'agit d'assurer le succès de vos grandes et nobles entreprises. C'est pour cela qu'une fois encore, à plus de 80 ans, vous avez franchi sans hésitation la distance qui sépare notre vieille Europe du nouveau continent. C'est encore pour cela que que vous avez fait appel au concours des chambres de commerce, que vous avez demandé à quelques-uns de leurs membres de vous accompagner et que notre Chambre a eu la bonne fortune de voir l'un des siens vous suivre à l'isthme de Panama. C'était déjà un honneur pour notre jeune ville qu'un des membres de sa Chambre vous accompagnât; vous lui en avez fait un plus grand encore en acceptant si courtoisement l'invitation qu'elle vous a adressée.

Les lettres envoyées par notre délégué, M. Méresse, à ses collègues, sont un témoignage du charmant accueil que vous lui avez fait. De l'agréable voyage qu'il vient d'accomplir avec vous, il a rapporté des impressions qu'il n'oubliera point, et par-dessus tout la plus profonde admiration pour votre grand caractère. Sans doute, comme le disait si juste-

ment M. Renan, vous êtes un grand charmeur ; vous avez toutes les qualités d'un conducteur d'hommes ; l'audace, la simplicité, l'urbanité parfaite, votre nom seul entraîne les foules. Nous ne vous souhaiterons donc pas la réussite : nous en sommes sûrs d'avance. N'êtes-vous pas venu à bout d'immenses difficultés ? D'obstacles insurmontables, votre persévérant génie n'en a jamais connu. D'ailleurs, quelle plus grande garantie que cette admirable foi dans votre œuvre qui ne se dément pas un seul instant ! C'est là surtout le grand prestige, c'est par là que vous enlevez les cœurs !

L'ouverture du canal de Panama sera un bienfait pour le monde entier, mais notre port, grâce à sa situation, sera l'un des premiers à en profiter. Tous les efforts de la Chambre de commerce, j'ose le dire, tendent, dès aujourd'hui, dans l'espoir du développement des affaires qui en résultera, à compléter son outillage intérieur et approfondir les passes de l'embouchure de la Loire de telle façon que les plus grands steamers puissent entrer ici sans difficulté.

Nous espérons donc, dans un avenir prochain, voir des relations prospères s'établir entre Colon-Panama et Saint-Nazaire.

Il ne me reste plus qu'à vous exprimer dans un toast cordial nos vœux unanimes et sincères pour que, longtemps encore, vous jouissiez de cette santé parfaite indispensable à l'achèvement de vos glorieux desseins.

Le préfet de la Loire-Inférieure prend la parole ; il déclare qu'il n'apporte pas au banquet l'expression d'une parole officielle, mais bien le plus chaleureux témoignage d'admiration pour l'entreprise la plus hardie du siècle et pour son auteur.

Il assistait, il y a environ vingt ans, au départ de M. de Lesseps pour Suez, et il avait l'honneur plus tard de le retrouver à Marseille à son retour, après le glorieux et définitif succès. — Deux choses avaient changé dans le monde : la mer des Indes était unie à la Méditerranée et M. de Lesseps était rajeuni.

On pouvait, dit-il, se croire ce jour-là transporté comme dans un rêve à ces temps qui nous paraissent déjà fabuleux, aux retours merveilleux des *Conquistadores* du XVIe siècle. Marseille fêtait, comme autrefois Cadix, le retour de Pizarre ou de Cortez. Mais, sous ses prodigieux lauriers, Cortez avait les mains rougies du sang des peuples découverts et meurtris, et le grand conquérant français, le front ceint de l'olivier, avait non ravagé un monde inconnu, mais créé dans l'univers un organe nouveau pour faire circuler plus librement sur notre planète la richesse, la prospérité, et, avec elles, le Progrès et la Paix.

J'espère, Messieurs, que, dans trois ou quatre ans, Saint-Nazaire reverra dans une fête nouvelle M. de Lesseps ; il y rentrera au milieu de l'immense acclamation qui montait autour de lui à Marseille, après l'ouverture du Canal de Suez. Le vainqueur de la mer Rouge sera cette fois vainqueur du grand Océan, et la Loire-Inférieure, les villes de Nantes et Saint-Nazaire, avant-garde du vieux continent et de la France, seront les premières à célébrer le triomphe dont elles sont appelées à recueillir les premiers et incomparables fruits.

M. de Lesseps, dit l'*Avenir*, de Saint-Nazaire, présente le général vénézuelien Carabano, qui vient chercher en France le nouveau président de cette République, M. Gusman Blanco.

Le général prononce le discours suivant :

Discours du général Carabano.

Messieurs,

La France a toujours été la patrie des grands hommes, et par conséquent des grandes idées. Aussi, il n'y a rien d'étonnant en ce qu'elle ait produit ce génie extraordinaire que nous avons l'honneur d'avoir si près de nous, en ce moment.

Qu'est-ce que la gloire saignante des grands conquérants de la terre, en présence de cette gloire si sympathique et si universelle.

Le jour où l'on aura percé l'isthme de Suez ou de Panama, la civilisation changera son cours, a dit un célèbre écrivain français.

Voilà donc parmi nous celui qui fera changer le cours de la civilisation, car le canal de Suez est percé, il y a longtemps, et l'on perce celui de Panama.

Si, à Suez, M. de Lesseps pouvait dire, évoquant la mémoire de Ptolémée Philadelphe, nous sommes sur le canal des Pharaons, à Panama, il pouvait dire, évoquant la mémoire de Bolivar : Nous sommes sur la terre de la liberté.

Donc, je porte un toast à la France, à M. de Lesseps, à Bolivar et à cette belle et noble Amérique espagnole, représentée aujourd'hui devant le monde entier par cet homme extraordinaire qui conduit notre chère patrie à un avenir splendide : le général Guzman Blanco.

M. de Lesseps, dit encore l'*Avenir*, propose de porter un toast à l'armée française dont il a un représentant à ses côtés. (Bravos unanimes.)

M. le général Forgemol a répondu que le toast de M. de Lesseps prouve son ardent amour de la France.

Il a remercié les représentants de la municipalité et de la Chambre de commerce de leur invitation, ce qui lui a permis de serrer la main de M. de Lesseps quelques heures plus tôt.

Il souhaite de longs jours à M. de Lesseps afin qu'il termine l'œuvre qu'il a entreprise et qui lèguera son nom à la postérité. » (Vive approbation.)

M. le Consul de Colombie prononce un long discours dans lequel il fait des vœux pour « l'union de la France « avec son pays et que le canal de Panama soit le trait « d'union de ce rappprochement. »

Le discours de M. Ramon Goenaya, dit le *Voltaire*, est réellement remarquable par la profondeur de la pensée et par la forme ; chose étrange, le consul de Colombie ne savait pas un mot de français il y a quatre mois, quand il arriva en France.

« Bolivar, a-t-il dit en terminant, ce libérateur des Répu-
« bliques sud-américaines, avait le premier songé à percer
« le canal de Panama. Saluons le grand homme à qui il a
« été réservé d'accomplir cette œuvre grandiose. Le nom de
« de Lesseps sera lié dans l'avenir à celui de Colomb. »

Toute la presse, rendant compte des mêmes incidents, s'accorde pour constater l'impression produite par le retour de M. de Lesseps.

Dans une dépêche du 23 mars, le correspondant du *Journal des Débats* dit :

Depuis midi la ville est en émoi à la nouvelle de l'arrivée de M. Ferdinand de Lesseps et de la délégation du commerce international.

Le sémaphore d'Erhastellic a signalé l'entrée en Loire, ce matin, à onze heures vingt-six minutes, du paquebot *Washington*, qu'on n'attendait ici que le 25 ou le 24 au plus tôt.

Dès que le retour du « grand Français » a été connu, autorités et habitants ont rivalisé d'entrain pour organiser une réception témoignant de leur enthousiasme pour l'homme et pour ses œuvres.

A peine l'approche du *Washington* était-elle annoncée que les édifices publics, les maisons particulières, les navires dans le port se sont pavoisés.

Le maire et le conseil municipal ont frété un vapeur à bord duquel ils se sont rendus au-devant du *Washington*.

Et il continue dans ses dépêches du lendemain :

M. Ferdinand de Lesseps a dîné hier soir avec son fils Charles chez M. Gasnier, maire de Saint-Nazaire. La réception, tout intime, était limitée à 18 personnes, qui étaient les présidents du tribunal civil et de la chambre de commerce, M. Méresse, membre de la Chambre, et ses collègues des autres chambres de commerce, qui faisaient partie de la délégation internationale revenant de Panama.

Toute la soirée, la causerie a porté sur le voyage qui vient de se terminer.

M. Ferdinand de Lesseps a fait preuve de son entrain et de sa verdeur habituels. Il ne paraissait éprouver aucune fatigue et plaisantait sur un petit accident qui lui était survenu pendant la traversée de retour. Après le départ de la Martinique, la mer devint très forte, et les passagers du *Washington* eurent beaucoup à souffrir du tangage et du roulis. M. de Lesseps, dont on connaît l'impétuosité juvénile, fut renversé dans sa cabine et se fit quelques contusions. M. de Lesseps riait de ce petit accident auquel il se prétend prédestiné, car il en a été victime dans plusieurs de ses voyages lors des travaux du canal de Suez et même dans sa traversée d'aller à Colon, à bord du vapeur anglais *Medway*.

Les illuminations ont duré fort tard. La foule se pressait dans les rues.

M. de Lesseps, dit l'*Indépendance belge*, est revenu assez soudainement de son expédition à Panama; il est arrivé à Saint-Nazaire comme à l'improviste, et on lui a fait une véritable ovation. Le maire et le conseil municipal ont été à sa rencontre, la sous-préfète lui a offert un bouquet au nom des dames de la ville; ce soir on lui prépare un banquet monstre; on a pavoisé et illuminé la ville, etc... Cette réception enthousiaste se comprend de la part d'une population appelée à bénéficier largement du percement de l'isthme. M. de Lesseps a déclaré que le Canal était à moitié terminé. Vous savez que le voyage a été entrepris avec les délégués de toutes les chambres de commerce afin de vérifier l'état des travaux et les chances d'achèvement.

M. de Lesseps, dit l'*Evénement*, a été acclamé, une ovation enthousiaste lui a été faite. Le cortège s'est dirigé vers la mairie, où M. de Lesseps a été reçu par la municipalité et la chambre de commerce.

Il a prononcé un discours : « Vive la France! a-t-il dit, vive la France, qui a fait le Canal de Panama en donnant son argent et son sang! »

Des fleurs ont été offertes à M. de Lesseps. Ce soir, il a dîné chez le maire. Demain, à six heures, un banquet officiel lui sera offert. M. de Lesseps s'arrêtera à Nantes.

Au banquet qui aura lieu demain, les musiques de Saint Nazaire, Trignac et Méans se feront entendre. L'orphéon chantera, en l'honneur de M. de Lesseps, un chœur intitulé : *Salut à M. de Lesseps!* et dont les paroles ont été mises en musique par le chef, M. Dupré.

Le *Courrier de Saint-Nazaire* s'exprime ainsi :

Vers la fin du banquet du Grand-Hôtel, l'orphéon municipal sous l'habile direction de M. E. Dupré a chanté une cantate dédiée à M. Ferdinand de Lesseps. Les vers sont de M. Mara et la musique de M. E. Dupré.

De nombreux applaudissements ont salué ce brillant morceau.

Le *Soir* dit que le Président de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire et M. Méresse, délégué de cette Chambre pour la visite des travaux du Canal, ont, pendant le banquet, successivement exprimé leur confiance dans la réussite complète de cette entreprise.

M. Méresse a conclu en associant à son toast les noms de M. Charles de Lesseps et de M. Cottu, actionnaire, élu vérificateur des comptes de la Compagnie, qui faisait partie du voyage,

M. Charles de Lesseps a remercié avec beaucoup d'à-propos et d'humour l'orateur précédent. Il a fait remarquer « combien était difficile la tâche d'enfants qui, ayant un père « toujours jeune, sont obligés d'être constamment en haleine « et de courir pour ne pas rester en arrière ».

La *Sentinelle du Jura* rend compte, elle aussi, des manifestations auxquelles a donné lieu le retour de M. de Lesseps :

Lons-le-Saulnier, 27 mars.

M. de Lesseps est reçu en triomphateur à Saint-Nazaire et à Nantes. Il n'y a que justice, de la part de nos grands ports commerçants de l'Ouest, à fêter celui dont le génie, surmontant tous les obstacles, met l'Océan Pacifique à dix jours de distance de notre littoral.

Panama sera le frère cadet de Suez. Comme œuvre scientifique, le cadet est digne de l'aîné, et les difficultés surmontées, pour être d'une nature toute différente, n'étaient pas moins grandes. Nos amis d'outre-Manche n'étaient plus là, mais frère Jonathan vaut bien John Bull et les Yankees sont aussi obstinés que les Anglais quand ils croient être menacés dans leurs intérêts ou dans leur gloire.

Par le charme de sa parole franche et sans détours, le *Grand Français* a vaincu les mauvais vouloirs, désarmé les méfiances, paralysé les haines intéressées. Un grand canal international fera bénir de cent peuples divers le nom de la France ; nous espérons bien qu'un port important, une ville comme en sait improviser le génie américain, rappelleront aux âges futurs à qui la navigation universelle doit un événement d'une incalculable portée.

M. de Lesseps à Nantes.

Une réception non moins brillante que celle de Saint Nazaire attendait à Nantes M. Ferd. de Lesseps, invité par la municipalité et par la Chambre de commerce à

un grand banquet organisé en honneur de son passage dans cette ville.

Le *Phare de la Loire* donne sur cette réception des détails très complets dont nous détachons quelques extraits :

Il y a un vieux proverbe qui dit : « Le temps n'épargne guère ce qu'on a fait sans lui. » Notre municipalité et notre Chambre de commerce se sont attachées à prouver le contraire. Ce n'est qu'avant-hier, à cinq heures, que M. Normand et M. Rivron avaient été officiellement informés par télégraphe des dispositions de M. de Lesseps et du temps qu'il comptait séjourner à Nantes. Il a donc fallu improviser en vingt-quatre heures une réception et un banquet, lancer des invitations, orner la salle de la Bourse, si obligeamment prêtée par la Chambre de commerce, prendre en un mot toutes les dispositions nécessaires pour représenter dignement la ville de Nantes et recevoir l'hôte illustre qu'elle attendait.

Eh bien ! tout cela a été fait et admirablement réussi ; on peut le dire après M. de Lesseps, qui a cru devoir lui-même en adresser ses compliments et ses remerciements à tous les organisateurs grands et petits de cette fête, sans même oublier l'architecte de la ville, M. Marchand, à l'excessive modestie duquel nous ne craignons pas de faire violence dans cette occasion. C'est à lui, en effet, que l'on doit la décoration de la salle du banquet et les vingt-huit lustres — M. de Lesseps les a comptés lui-même, — avec leurs élégants feuillages formant cul-de-lampe.

On avait dressé trois tables, dont une d'honneur, faisant face aux deux autres. Elles réunissaient en tout de 130 à 140 couverts. Le repas, préparé par les soins de M. Florent, le très habile successeur de M. Lucien, ne laissait absolument rien à désirer sous le rapport de l'excellence du menu et des vins et de la correction du service.

Pendant le dîner, l'excellente musique du 65e de ligne exécutait, dans le péristyle, les morceaux les plus variés de son répertoire.

Bien que le dîner fût fixé pour 6 heures et demie, l'orage, qui a éclaté vers cinq heures et les torrents de pluie qui en ont été la conséquence, ont forcément retardé nombre d'invités, et M. de Lesseps lui-même, accompagné de M. le préfet de la Loire-Inférieure et de son fils aîné, M. Charles de Lesseps, n'est arrivé qu'après sept heures. L'orchestre a salué son entrée par la *Marseillaise*, et tout le monde a pris place après que le grand invité en eut donné l'exemple.

On n'attendra pas de nous l'énumération complète de toutes les notabilités qui assistaient à ce banquet, la liste en serait trop longue. Qu'il nous suffise de dire que la table d'honneur était présidée par M. de Lesseps, ayant à sa droite M. Normand, maire de Nantes, et à sa gauche M. Rivron, vice-président de la Chambre de commerce, en l'absence de M. Babin-Chevaye, malade. En face, siégeait M. le général Forgemol, commandant le 11e corps d'armée, ayant à sa droite M. l'intendant Joba et à sa gauche M. Glaize, préfet de la Loire-Inférieure. Nous citerons encore parmi les personnes assises à la table d'honneur, M. Charles de Lesseps, M. Lynier, président de la Société de Géographie, MM. Labbé et Etiembre, adjoints au maire. M. Laroche, président du Tribunal civil, M. Saiget, conseiller à la Cour, président des assises, M. Giraud, procureur de la République, M. Pergeline, membre de la Chambre de commerce, M. Talvande, président du Tribunal de commerce, M. Cheruit, directeur des douanes, M. Voruz, etc., etc.

Aux autres tables, figuraient les principaux chefs de services militaires et administratifs, conseillers généraux et municipaux et un grand nombre de notabilités dont l'énumération serait trop longue...

M. de Lesseps était visiblement ému et profondément touché de l'accueil qui lui était fait et il ne cessait d'en témoigner à chaque instant toute sa reconnaissance.

Ce n'est guère que vers dix heures et pendant qu'on servait le café que les discours et les toats d'usage ont commencé.

M. Normand, maire de Nantes, en a donné le signal par l'allocution suivante ;

« Messieurs,

« Je porte un toast à l'illustre voyageur, au grand patriote « dont la France s'honore.

» Monsieur et illustre compatriote,

« En vous priant de vous arrêter à Nantes quand vous avez « quitté Paris pour vous rendre à Panama, je me suis fait, « croyez-le bien, l'interprète de notre ville tout entière. Vous « l'avez assurément compris ainsi, car, en m'informant que » vous vous embarqueriez au Havre et non pas à Saint-Na« zaire pour vous rendre en Amérique, vous avez ajouté que « vous n'oublieriez pas l'invitation que je vous avais adressée « et que vous vous arrêteriez à Nantes a votre retour de Pa« nama

« Notre population n'avait point oublié votre promesse, « elle attendait impatiemment l'arrivée à Saint-Nazaire du « *Washington*, qui vous ramenait parmi nous. Aussi, dès « que ce steamer fut en vue, la Chambre de commerce et la « municipalité s'empressèrent-elles de vous rappeler votre « promesse. Votre réponse ne s'est pas fait attendre, et je « puis vous dire, aujourd'hui, au nom de tous les Nantais : « Soyez le bienvenu !

« En effet, nous avons tous gardé le souvenir de la visite « que vous nous avez faite il y a quelques années et de la « conference si intéressante que vous fîtes sur le canal de « Suez. Nous avons pu apprendre alors toutes les difficultés « que vous avez rencontrées dans l'accomplissement de cette « œuvre considérable, et chacun de nous a applaudi avec « enthousiasme celui dont le nom est prononcé avec orgueil « par la France tout entière et avec admiration par le « monde entier.

« Mais une fois le canal de Suez terminé il a fallu à votre « activité dévorante et à votre génie sans limites de nouvel« les difficultés à vaincre et vous avez entrepris le percement « de l'isthme de Panama.

« Notre ville suit avec un intérêt évident la marche des « travaux et elle attend impatiemment que cette œuvre gi« gantesque soit terminée car, indépendamment de ce « qu'elle sera une affirmation nouvelle du génie français, « dont vous êtes la gloire vivante, elle ouvrira à notre pays « un courant commercial avec l'Amérique.

« Personne ne doute ici que vous ne veniez à bout des « difficultés qui ont pu surgir parce que plus que tout autre « vous avez appris que le mot : *impossible* n'est pas français, « — Oui, nous attendons tout de votre haute intelligence et « de votre énergie et nous savons tous que le succès est cer« tain.

« Aussi, monsieur et illustre compatriote, je salue en vous « celui qui sut, au prix d'efforts surhumains, unir la Médi« terranée à la mer Rouge et qui saura, j'en suis certain, « séparer par un canal les deux Amériques, au grand profit « des navigateurs et à la gloire du nom Français.

« Je termine en portant un toast cher à tous :
« A la santé de l'illustre voyageur.
« Au succès de son entreprise ».

M. Rivron s'est levé ensuite et s'est exprimé ainsi :

« Messieurs,

« Par la hardiesse de ses entreprises, l'hôte que nous acclamons aujourd'hui, est le premier des ingénieurs, et la juste célébrité, par lui conquise dans les deux mondes, rejaillit sur la Patrie, dont elle entoure le nom d'une glorieuse auréole.

« Ces vérités, messieurs, sans doute M. de Lesseps est fatigué de les avoir si souvent entendues ; et, puisqu'une fois encore il a bien voulu accepter l'hospitalité bretonne, saluons en lui, ce soir, ce vouloir ferme, cette fidélité à l'idée, cette persévérance, cette tenacité que rien n'ébranle, saluons, messieurs, en M. de Lesseps, les vertus bretonnes ; elles ont fait de lui le grand Français.

« Pourquoi faut-il, messieurs, que je tienne ici la place d'un homme qui si riche lui-même de ces dons, aurait su trouver pour les admirer chez notre hôte, des expressions dignes de lui et de vous ? M. Babin Chevaye, mieux que je ne le saurais faire, aurait dit comment l'avenir de Nantes se rattache par des liens directs à la création du canal de Panama. De même que les ports de la Méditerranée ont vu grandir leur trafic, grâce à l'ouverture de l'isthme de Suez, de même le port de Nantes, situé en face de Panama, est-il appelé, si à la tenacité bretonne notre commerce sait ajouter quelque esprit d'entreprise, à devenir le port du grand transit, entre l'Europe centrale et les deux Amériques. »

« Déjà, messieurs, permettez-moi de lui rendre ce témoignage, la Chambre de commerce s'est vouée à la préparation de cet avenir ; elle y travaille avec le concours d'ingénieurs habiles du département, de la ville de Nantes, concours aussi nécessaire que largement donné.

« Nos travaux vont recevoir, cette année, une impulsion nouvelle, et M. le préfet nous a donné gracieusement l'assurance de tout son appui auprès du gouvernement.

« On a dit, avec plus d'esprit que de bienveillance, que Nantes avait la maladie du canal : c'est un mal dont on se tire, messieurs, M. de Lesseps vous le dira.

« Pendant que de l'autre côté de l'Atlantique, va s'achever l'œuvre grandiose, l'œuvre modeste sera menée à bonne fin, et peut-être les premiers navires qui iront inaugurer le canal de Panama auront-ils, pour se rendre à cette fête, traversé le canal maritime de la Loire.

« Je bois, messieurs, au succès de cette double entreprise. »

M. Lynier, qui ne s'était pas attendu à prendre la parole, souhaite en ces termes la bienvenue à M. de Lesseps, au nom de la Société de géographie :

« Monsieur,

« Les représentants les plus autorisés de la ville et du commerce ont successivement pris la parole pour vous remercier d'avoir bien voulu vous arrêter à Nantes ; la Société de géographie tient à s'associer à ce concert et à saluer l'homme de génie dont les conceptions ont transformé la physionomie du globe.

« Cependant, je dois vous l'avouer, mon intervention ne se serait pas produite, s'il ne m'avait paru indispensable de réparer ce qui, évidemment, est un oubli.

« Nos concitoyens ont regretté la brièveté de votre séjour ; je tiens à les rassurer publiquement, en leur faisant connaître la promesse que vous avez bien voulu faire aujourd'hui à la Société de géographie ; vous avez consenti à revenir pendant l'Exposition qu'elle organise, avec le concours si libéral de la ville ; vous lui avez même fait l'honneur d'accepter l'hospitalité qu'elle vous a offerte.

« Cette fois votre séjour sera plus long, et il sera donné à nos concitoyens de pouvoir applaudir une de ces conférences dont, avec raison, tout à l'heure, on rappelait l'éclatant succès.

« J'aurais cru, monsieur, manquer à mon devoir, si je ne vous avais exprimé publiquement notre gratitude.

« Pour que cet engagement soit présent à votre esprit, j'ose attirer votre attention sur cette carte de la Loire-Inférieure, œuvre de talent et de patience, due aux efforts persévérants d'un modeste instituteur de la région, M. Macé.

« Cette carte n'est pas encore dans le commerce ; il n'en existe qu'un exemplaire, il m'a paru que je ne pouvais le déposer dans des mains plus illustres et dans des circonstances plus favorables, puisqu'en retraçant à vos yeux l'image de notre département et de son chef-lieu, il vous rappellera la promesse que vous avez bien voulu nous faire et dont nous vous sommes profondément reconnaissants. »

M. de Lesseps lui répond gracieusement qu'en sa qualité de président de la Société de géographie de Paris, il se doit à la Société de géographie de Nantes, et qu'il se doit peut-être plus encore à la ville de Nantes où il a reçu le baptême pour le Canal de Suez. Il vient y chercher son appui pour celui de Panama, auquel il consacrera ses dernières années.

« On a parlé, dit M. de Lesseps, répondant, de l'hostilité de l'Amérique. A cet égard, je ne saurais mieux faire que de passer la parole à un Américain, M. Appleton, délégué des États-Unis, qui vient de faire le voyage avec moi. »

M. Nathan Appleton, bien qu'il parle avec facilité notre langue, n'en a pas moins l'accent et les tournures quelque peu exotiques de ses compatriotes ; mais ce léger défaut contribue plutôt au succès de l'orateur, qui, par son humour, sa loyauté et la sincérité de ses sympathies pour la France ne tarde pas à se concilier la sympathie réciproque de son auditoire. On peut dire, sans blesser l'amour-propre de personne, que c'est M. Appleton qui a obtenu le plus vif succès de la soirée. Nous ne pouvons que reproduire un écho encore bien affaibli de ce speech d'une saveur tout américaine.

« Monsieur le président, messieurs,

« En me retrouvant sur le sol de « la belle France », ce pays qui a tant d'attractions pour nous, il me semble que je ne puis mieux répondre à votre cordiale réception qu'en vous communiquant les idées qui me sont venues à l'esprit, hier, en abandonnant l'Océan Atlantique, après une visite, aussi intéressante qu'instructive, aux travaux du grand Canal de Panama, que nous avons trouvés en bonne voie et auquel nous pouvons prédire un heureux achèvement d'ici à peu d'années.

« On a parlé de mauvaises volontés en Amérique. Elles ne sont pas à craindre. Nous savons que notre trafic sera une des principales sources d'alimentation pour le canal, et

« cela seul suffirait pour nous assurer notre part légitime « d'influence.

« Quant à l'influence française, ce n'est pas elle qui nous « portera ombrage, loin de là. N'est-ce pas, en effet, une « heureuse coïncidence, et qui marque bien l'union intime « des deux grands peuples français et américain, celle que « je remarquais avant-hier en débarquant? Messieurs, le « beau vapeur qui vous ramenait M. de Lesseps, le génie « créateur de notre grande œuvre, son fils Charles et les dé- « légués de quatre grands ports français, portait le nom vé- « néré de Washington, du « père » de ce grand pays dont « je suis fier d'être un des citoyens!

« La pensée de Washington me ramène à cet autre *grand* « *Français* du siècle dernier, à Lafayette qui fit tant pour « nous en nous aidant à conquérir notre indépendance, il y « a plus de cent ans. Combien de Français ont quitté alors « vos ports de Saint-Nazaire et de Nantes comme émigrés « dans les premiers jours de notre Amérique et ont imprimé « dans le nouveau monde la marque ineffaçable de leur « nationalité ; et plus tard, cette flotte de navires qui nous « apporta des hommes courageux, de l'argent et de précieux « et nobles encouragements à une époque où nos destinées « tremblaient dans la balance!

« On m'a dit que les premiers navires de votre Compagnie « transatlantique se sont appelés la *Louisiane*, la *Floride*, « pleins de souvenirs du passé ; ils ont été remplacés depuis « par le *Lafayette* et le *Washinghton* et plus tard encore est « venu le *Ferdinand de Lesseps*. Tous ces noms nous rap- « prochent ; on me dit qu'un autre portera le nom de *Cham-* « *pagne* que nous aimons tout autant que vous, messieurs.

« Cela me conduit à vous dire ce qui me tient le plus au « cœur. Lorsque Lafayette, déjà un vieillard, fit sa dernière « visite dans notre pays, un jeune homme, de Lesseps, était « en train de commencer son rêve de Suez.

« Ce rêve est devenu depuis une glorieuse réalité, et « maintenant il a repris un vieux rêve, si toutefois quelque « chose peut être vieux quand il s'agit de lui, qui sera tou- « jours le plus jeune de nous tous ; il a repris, dis-je, le « rêve de Panama et quatre années de plus transformeront à « son tour ce rêve en glorieuse réalité.

« Nous autres, Américains, nous avons eu dans le passé « beaucoup à nous occuper de l'isthme ; nous y avons en- « voyé nombre d'explorateurs, nous avons construit le che- « min de fer de Panama et nous y avons maintenu le transit « ouvert depuis plus de trente ans.

« Dans le travail qui s'accomplit aujourd'hui, une compa- « gnie américaine fait une bonne partie du dragage ; nous « avons fourni à la Compagnie le bois pour ses maisons et « ses chantiers, des locomotives et beaucoup de machines et « d'instruments de travail.

« Mais reconnaissant pleinement que c'est le génie et l'é- « nergie d'un Français, de Lesseps, secondé par le dévoue- « ment de ses compatriotes, qui auront réellement construit « le canal, je désire le remercier d'avance au nom de mes « concitoyens américains.

« Je veux lui dire à lui et à vous que son nom dans l'ave- « nir, comme celui de Lafayette dans le passé, sera transmis « à nos descendants comme celui du « Grand Français » qui, « au moment où nous sommes les deux grandes républiques « du monde, a fait plus pour nous en développant notre com- « merce et notre prospérité que nous ne sommes peut-être « capables de le comprendre aujourd'hui.

« Messieurs,

« Je vous donne comme gage de l'amitié entre nos deux « chers pays, Lafayette dans le passé et Lesseps dans l'ave- « nir. Le premier a déjà sa statue à New-York, celle du se- « cond viendra en son temps, soyez en sûrs ! »

M. de Lesseps qui a écouté tous ces discours avec le plus vif intérêt, se lève à son tour et remercie la ville de Nantes. Il rend justice aux organisateurs ou plutôt aux improvisateurs de cette fête brillante, et il se demande comment en si peu de temps on a pu réaliser autant de merveilles, il passe en revue les principales ornementations et envoie ses compliments à l'architecte de la ville pour toutes ces belles choses...

M. Laroche, président du tribunal civil, l'interrompt pour lui dire :

— C'est vous qui les avez inspirées !

M. Normand prend la parole et s'exprime ainsi :

Monsieur,

Je vous remercie des bonnes paroles que vous me priez de transmettre à la population nantaise ; je ne manquerai pas de déférer à vos désirs. Vous avez pu voir par la réception qui vous a été ménagée combien votre nom est vénéré dans notre ville, car il ne faut pas oublier que ce n'est qu'hier soir seulement que nous avons su que vous séjourneriez pendant 24 heures parmi nous et que l'accueil enthousiaste et respectueux dont vous avez été l'objet a été spontané. Chaque Nantais a tenu à honneur de vous exprimer l'admiration qui s'attache à votre nom et à votre personne et si ces manifestations ont eu le mérite de faire naître en vous des émotions heureuses, soyez certain, monsieur et illustre compatriote, que notre population sera heureuse d'avoir été comprise par vous.

Vous voulez bien nous féliciter sur les préparatifs de notre fête et trouver parfaite l'organisation du banquet que la Ville et la Chambre de commerce ont l'honneur de vous offrir ; chacun de nous s'est mis à l'œuvre pour essayer d'improviser en quelques heures une réception qui fût digne de vous, or, bien que nous n'ayons pas fait ce que nous aurions voulu pouvoir faire, nous sommes profondément touchés de vos paroles flatteuses.

Mon ami, M. Rivron, vice-président de la Chambre de commerce, a déployé dans cette affaire l'activité et l'intelligence qui lui sont habituelles ; l'architecte de la Ville et le directeur du Jardin-des-Plantes ont, eux aussi, fait preuve d'un dévouement dont ils reçoivent la récompense par l'approbation que vous donnez à la façon dont ils ont décoré la salle de la Bourse.

Mais si vous êtes satisfait de l'accueil que vous recevez dans notre ville, chacun de nous se dit que nous eussions fait davantage si le temps ne nous eût pas manqué. Tout à l'heure vous disiez à l'honorable président de la Société de géographie que vous reviendriez nous voir pendant l'Exposition, qui va s'ouvrir dans le mois de juin prochain. Nous prenons acte de votre promesse qui, tout à l'heure, a soulevé l'enthousiasme, et nous sommes certains que vous l'accomplirez, parce que vous ne manquez jamais à vos engagements. A ce moment, monsieur et illustre compatriote, nous prendrons notre revanche et nous espérons bien pouvoir organiser pendant votre présence parmi nous des fêtes dignes de votre personne et du nom que vous portez.

Et puisque vous m'avez obligé à prendre la parole pour

vous remercier des paroles sympathiques que vous avez adressées à la ville de Nantes, permettez-moi d'exprimer un vœu.

Tout à l'heure on parlait des liens qui unissent la France aux Etats-Unis d'Amérique ; à cette occasion, on citait, avec un heureux à-propos, les noms de Washington et de Lafayette ; puis, pour donner un gage de plus à l'amitié séculaire qui unit ces deux grandes nations, on parlait d'édifier sur une des places de New-York ou de San-Francisco une statue en l'honneur de notre hôte illustre. On ajoutait, il est vrai, qu'on désirait que cette édification ait lieu le plus tard possible.

M. de Lesseps en sortant du banquet est allé au théâtre de la place Graslin où il a été salué par les applaudissements de tous les spectateurs.

Le retour à Paris

M. Ferdinand de Lesseps a quitté Nantes le lendemain matin à 8 heures 35 se rendant directement à Paris. En route, un accueil très chaleureux lui a été fait aux divers arrêts.

On lit dans le *Patriote* d'Angers :

M. de Lesseps, qui avait quitté Nantes vendredi, à huit heures, est arrivé en gare d'Angers à dix heures huit minutes.

Beaucoup de personnes attendaient son passage sur le quai.

M. de Lesseps était accompagné de sa famille,

Des rédacteurs du *Patriote* s'étaient rendus à la gare afin de saluer le Grand Français.

M. de Lesseps leur a fait le plus aimable accueil, les invitant à prendre place auprès de lui dans le wagon qu'il occupait avec M. Charles de Lesseps et ses autres enfants.

Ils lui ont présenté, en même temps que leurs souhaits de bon voyage, l'expression de leur respect et de leur profonde admiration.

Ainsi que nous l'avions annoncé, dit le *Journal des Débats*, MM. Ferdinand et Charles de Lesseps ont repris vendredi matin le rapide de Paris. Les autorités de Nantes les ont accompagnés à la gare. Sur tout le parcours, la population leur a fait une ovation enthousiaste.

A Angers la gare était décorée de drapeaux et de mâts de couleurs.

A Chartres une nouvelle surprise attendait M. de Lesseps. Mme de Lesseps était venue à sa rencontre avec quatre de ses enfants et quelques a is. Cela a été, comme bien on pense, une invasion dans le coupé où se trouvaient les autres enfants, qui ont dû céder la place aux nouveaux venus. Le coupé-lit occupé par M. de Lesseps était en effet assez étroit. Au porte-manteau était accrochée une corbeille de fleurs offerte à M. de Lesseps par les dames de Panama lors du cortège qui fut organisé dans cette ville.

Dans les wagons voisins sont là plupart des compagnons de voyage de M. de Lesseps, notamment les délégués des chambres de commerce de Rouen, de Bordeaux, M. Appleton, M. Cottu, etc.

Bien qu'il se soit assez violemment meurtri dans sa chute sur le transatlantique et qu'il se soit ensuite brûlé à la jambe en prenant un bain, M. de Lesseps, infatigable, semble toujours dispos. Il raconte celles des péripéties de son voyage qui peuvent intéresser ses auditeurs : on sent derrière ses récits l'énergique conviction que désormais tous les doutes sont levés ; l'œuvre sera menée à bien. C'est d'ailleurs l'opinion de tous les voyageurs, même de ceux qui étaient sceptiques auparavant.

M. de Lesseps, lui-même a été étonné de l'extraordinaire activité avec laquelle le travail est mené. On se souvient qu'il n'avait pas vu Panama depuis six ans. Alors une véritable forêt vierge couvrait l'isthme, actuellement entamé d'un bout à l'autre.

Une nouvelle ovation attendait naturellement l'illustre voyageur à la gare Saint-Lazare, où plusieurs milliers de personnes l'ont acclamé à l'arrivée du train. La plupart des administrateurs de la Compagnie étaient présents. Les voitures qui ont emmené M. de Lesseps et sa famille ont eu toutes les peines du monde à démarrer, au milieu de cette foule enthousiaste.

Pendant toute la soirée, un grand nombre de visiteurs sont venus féliciter M. de Lesseps, qui les accueillis avec la plus grande cordialité.

Les mêmes faits sont confirmés par le *Gil-Blas* dans les termes suivants :

Je disais hier que de nouvelles ovations attendaient sans doute, à Paris, M. Ferdinand de Lesseps. Je ne me trompais pas. Je suis revenu avec l'illustre voyageur et j'ai été témoin de l'un des plus beaux spectacles auxquels il m'ait été donné d'assister. Ce Paris, qu'on dit si sceptique et si indifférent, s'est montré admirable dans son enthousiasme. Le quai et les abords de la gare Saint-Lazare avaient été envahis par une foule considérable. Quand le grand Français est descendu de wagon, toutes les têtes se sont découvertes et de toutes les bouches une acclamation s'est élevée. Mme la comtesse Ferdinand de Lesseps était allée à Chartres audevant du grand Français. Elle était accompagnée de quatre des enfants de l'intrépide voyageur ; ce qui a porté à neuf le nombre des petites têtes brunes qui sont tout à coup apparues à la foule. Le haut personnel de Panama attendait sur le quai de la gare de l'Ouest l'arrivée du train. Quand MM. Ferdinand, Charles et Victor de Lesseps, la comtesse de Lesseps et ses enfants sont descendus de wagon, de toutes parts des vivats se sont fait entendre.

Ce voyage, on le voit, n'aura été qu'un long triomphe pour M. de Lesseps. On sait gré à l'infatigable octogénaire d'avoir lui-même fait une pénible traversée et un dangereux voyage pour constater par lui-même l'état des travaux. Aujourd'hui toutes les inquiétudes sont calmées. Je citerai à ce sujet l'opinion de M. Appleton, délégué de Boston, et celle des cinq délégués des chambres de commerce.

Le *Soir* dit, à son tour :

Est-ce possible ! Les Parisiens savent encore se montrer enthousiastes. A notre époque d'indifférence et de scepticisme, l'accueil qui vient d'être fait à M. de Lesseps, retour de Panama, constitue presque un phénomène.

Plus de deux mille personnes massées sur les quais de la gare Saint-Lazare, dans les salles d'attente, sous le hall des voitures et dans la rue d'Amsterdam, ont crié : « Vivat ! » à la vue du « grand Français ».

Paris applaudit, Paris salue, Paris acclame ; c'est à n'y pas croire !

Grâce à M. de Lesseps, il est encore possible d'assister à des manifestations sympathiques ; cet homme extraordinaire a trouvé le moyen de rallier à son œuvre toutes les opinions,

d'ordinaire séparées par la haine. Cet isthme n'a pas été pour lui plus infranchissable que les autres.

A peine descendu de son wagon-salon, l'infatigable voyageur est assailli par ses amis, — une foule compacte. C'est à qui lui donnera l'accolade, à qui lui serrera la main. Entouré de sa nombreuse et belle famille, souriant, affable, M. de Lesseps s'attarde volontiers au milieu des groupes; il multiplie de droite et de gauche les saluts et les mots aimables. En dépit de la fatigue d'un long voyage, il s'en voudrait de monter dans sa voiture avant d'avoir donné à tous ceux qui se pressent sur son passage un témoignage de sympathie ou d'affection.

Dès qu'il apparaît sur le seuil du salon de la gare, M. de Lesseps est l'objet d'une nouvelle manifestation. Les personnes qui n'ont pu avoir accès sur le quai de débarquement se découvrent et saluent à leur tour, de leurs acclamations, le « grand Français ».

Ceux qui peuvent le voir de près constatent que sa vigoureuse santé n'a pas été ébranlée par ce long voyage. Le visage est bruni par le hâle, mais non abattu; la taille est toujours droite, et la démarche toujours ferme. Une excursion à Panama, pour M. de Lesseps, c'est une villégiature. Oh! ces octogénaires!

M. Ferdinand de Lesseps, dit le *Bulletin du Crédit*, est rentré à Paris vendredi soir à quatre heures. Une foule sympathique l'attendait à la gare, et les acclamations avec lesquelles elle l'a accueilli ont été comme un prolongement des ovations qu'il avait reçues à Saint-Nazaire et à Nantes.

Voilà donc ce voyage terminé. Nous voudrions communiquer, à ce propos, une double réflexion à nos lecteurs.

Au moment du départ, que disaient les ennemis de l'entreprise? Ils disaient : 1° Que le climat de l'isthme est meurtrier, 2° qu'il n'y avait eu, pour ainsi dire, pas de travaux exécutés jusqu'à présent.

Or, sur le premier point, les voyageurs sont partis 58 et, par un hasard que nous n'avons pas besoin d'expliquer, ils sont revenus 59. A eux tous, — l'un d'eux nous le disait tout à l'heure, — ils n'ont pas eu un rhume de cerveau.

Quant à l'œuvre, ils sont unanimes; ils la considèrent comme faite. Nous mettons au défi qui que ce soit de produire, parmi tous les membres de cette enquête, un témoignage dissident. Cette double constatation nous paraît ne pas être sans valeur.

Enfin, le *Petit Journal* résume, dans les lignes suivantes, le but et les résultats du voyage que M. de Lesseps vient d'accomplir :

Il y a deux mois, nous annoncions le départ de M. Ferdinand de Lesseps pour l'isthme de Panama.

Ce voyage avait pour objet de faire constater aux représentants du commerce international, qu'il avait invités à l'accompagner, l'état d'avancement des travaux du canal, les résultats acquis, et d'ouvrir, pour ainsi dire, la dernière période d'exécution de cette œuvre gigantesque.

M. de Lesseps est aujourd'hui de retour parmi nous, après avoir complètement atteint le but qu'il se proposait.

Les délégués des grandes villes du monde, de Bordeaux, de Marseille, du Havre, de Saint-Nazaire, de Rouen, de Hambourg, de New-York, des visiteurs de marque, tels que le duc de Sutherland, l'amiral anglais Carpenter, l'amiral américain Jouett, ont parcouru toute la ligne du Canal, ont visité tous les chantiers. Les correspondances publiées par les journaux des différents pays ont fait connaître l'impression d'admiration et de surprise éprouvée par ces témoins oculaires du progrès réalisé dans le percement du Canal interocéanique.

Des ingénieurs français, indépendants, appartenant au corps des ponts et chaussées, ont également visité les travaux.

L'un d'eux, parmi les plus compétents, a dit dans un banquet à Panama :

« C'est tout à fait comme l'isthme de Suez en 1864. C'est la période des grands entrepreneurs. »

Ce rapprochement positif, fait par un homme aussi autorisé, est un présage pratique de l'achèvement prochain du canal creusé entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique.

Quelques années après l'organisation des grands chantiers, dans l'isthme de Suez, le canal était ouvert aux flottes du monde entier.

A Panama, la période d'organisation a fait place à la phase des travaux rapides, le canal sera donc ouvert en 1889 comme l'a annoncé son éminent promoteur.

Les manifestations populaires qui viennent de se produire, au retour de M. de Lesseps, à Saint-Nazaire, à Nantes, les déclarations publiques des sommités commerciales et administratives de ces deux villes, témoignent de la confiance qu'inspire la parole du grand Français.

Comment en serait-il autrement, lorsque nous avons sous les yeux l'exemple magnifique du canal de Suez qui a tenu, dépassé les promesses et les prévisions les plus brillantes de son auteur!

Dans une époque où la crise commerciale pèse sur toutes les nations, dans un moment où la concurrence commerciale et industrielle entre les peuples est si vive qu'elle semble n'être qu'une forme mitigée de la guerre, au milieu de toutes ces circonstances défavorables qui ralentissent les affaires, diminuent le travail dans les grands centres de production du monde, le canal de Suez, sans bruit, rapporte à la France un revenu annuel, progressif, superbe, prélevé sur nos rivaux.

Et, comme le disait très justement un homme d'Etat anglais, il y a quelques mois, à un diplomate allemand de passage à Londres : « Le canal de Suez a déjà fait rentrer en France plus de 1 milliard 200 millions d'argent étranger, dont nous autres, Anglais, nous fournissons les quatre cinquièmes. C'est nous qui restituerons directement à la France les 5 milliards que vous lui avez arrachés à la suite de la guerre de 1870 ».

C'est à bon droit que l'entreprise du percement de l'isthme de Panama est considérée comme une nouvelle œuvre nationale, patriotique, qui sera une des gloires les plus pures de la France et du génie de ses enfants.

Là où les siècles et les sables, en Egypte, semblaient défier l'homme; là où le peuple américain, le plus hardi du monde, a reculé devant la barrière réputée infranchissable des Cordillères, un ardent et persévérant Français a triomphé des obstacles matériels et artificiels qui entouraient ces deux grandioses créations.

Ce n'est pas sans une patriotique fierté, sans un légitime orgueil que nous adressons ce salut à Ferdinand de Lesseps, au conquérant pacifique, qui a su réunir en un faisceau invincible les intelligences, les dévouements, les capitaux de la France, pour léguer à la postérité ces deux monuments immortels du génie de notre race : le canal de Suez et le canal de Panama.

LA MARCHE DES TRAVAUX

Extrait du Moniteur Universel

Un de nos abonnés se rendant au Chili s'est arrêté à Panama avec M. Charles de Lesseps, et nous adresse la lettre suivante :

Panama, 9 février 1886.

Je n'ai pas encore tout vu dans l'isthme et, quoique ne pouvant pas parler avec toute la précision technique d'un ingénieur, je crois pouvoir, avec ce que me disent les yeux et les explications des experts, donner sur la marche et les progrès des travaux du canal de Panama, des renseignements beaucoup plus sûrs et autrement sincères que ceux des « correspondants » de certains journaux. Je ne ferai pas de phrases ronflantes et n'aurai pas recours à des arguties subtiles; je dirai la vérité simplement, sans artifices de style.

Tandis que j'étais en France, j'ai lu, concernant l'œuvre grandiose et patriotique de M. Ferdinand de Lesseps, bien des télégrammes et des nouvelles forgés, sinon exagérés. A présent, c'est sur place même que j'écris sans autre intérêt que d'éclairer ceux qui me liront, sans autre but que d'élever une protestation sincère et libre contre les mensonges répandus.

Le lendemain de notre débarquement avec M. Ch. A. de Lesseps à Colon, le 31 janvier dernier, la journée entière fut employée à l'échange des visites officielles. Comme c'était un dimanche, nous n'avons rien eu à regretter.

Le lundi 1er février, me joignant à MM. Charles de Lesseps; Rousseau, délégué du Gouvernement français; Jacquet, inspecteur général des ponts et chaussées; de la Servette; Boyer, directeur des travaux du canal; Bunau-Varilla, sous-directeur, et divers visiteurs étrangers parmi lesquels je citerai le commandant du paquebot *Lafayette*, de la Compagnie transatlantique, et quatre officiers d'un bâtiment de guerre hollandais de passage à Colon, je me suis embarqué sur un petit vapeur de la Compagnie de Panama, qui devait nous faire parcourir la première section du canal.

En remontant la baie de Limon, à quelques kilomètres du port, nous rencontrons une drague américaine qui porte le nom de *Ferdinand de Lesseps*. Cette drague marine est munie de deux machines de 250 chevaux chacune : elle enlève 22 clapets par jour (le clapet est de 150 mètres cubes). Un peu plus loin fonctionne une seconde drague. Celle-ci n'a qu'une machine de 200 chevaux ; elle extrait, en moyenne, 800 mètres cubes par jour dans le tuf, mais, dans un sol plus facile, elle peut creuser davantage.

Nous croisons ensuite d'autres dragues auxquelles nous ne nous arrêtons pas, pressés que nous sommes d'entrer dans le Chagres pour gagner Gatun, où un frugal déjeûner nous attend.

Ce repas rapidement expédié, nous repartons pour voir fonctionner la drague américaine d'un type perfectionné. Ce formidable engin, qui est pourvu de trois machines de 180 chevaux de force, extrait 4,000 mètres cubes par jour. C'est très impressionnant et presque effrayant à voir ! Une autre drague, nommée *Dingler*, est au travail non loin de là, mais nous devons la négliger, car la nuit approche avec la rapidité habituelle sous les tropiques.

M. Ch. de Lesseps est content de cette première tournée d'inspection, et M. Rousseau paraît surpris et satisfait de ce qu'il a vu.

Les officiers hollandais avouent qu'ils ne croyaient pas les travaux aussi avancés, tandis que le commandant du *Lafayette*, dans un élan d'enthousiasme, dit avec la plus grande franchise :

« Tres souvent, dans mes voyages, j'ai rencontré des passagers qui parlaient des travaux du Canal de Panama de la façon la plus désavantageuse. Je n'osais pas trop leur répondre, les croyant bien renseignés et n'ayant pas vu ce qui en était.

« Aujourd'hui, je suis fixé. Et en rentrant en France, le premier que j'entendrai déblatérer contre cette magnifique entreprise, je lui dirai : Mon bonhomme, ou vous divaguez, ou vous jouez un vilain rôle. » (*Sic.*)

Tout le monde est heureux de la journée, on a oublié les fatigues du voyage et je me réjouis du résultat frappant, là devant nos yeux, en pensant à ceux qui sont loin et qui, malgré toutes les manœuvres honteuses auxquelles on a recours pour les effrayer, conservent leur foi intacte et inébranlable dans la parole franche et loyale de M. Ferdinand de Lesseps.

Le mardi 2, on passe la matinée à visiter les magasins et les ateliers de la Compagnie, et l'impression ressentie est la même que la veille. Dans l'après-midi, on parcourt les chantiers de la section de Colon. Partout règnent l'activité et le travail.

Dans la matinée du mercredi, départ pour Panama, avec un seul arrêt de quatre heures pour visiter la section de Bohio-Soldado. Sur tout le trajet, hommes et machines sont à l'œuvre ; on voit, pour ainsi dire, les collines s'ouvrir sous l'action puissante des excavateurs et de la dynamite. Je ne puis qu'indiquer ce que je vois et ce que l'on m'explique, car je me perdrais certainement dans l'énumération des tranchées, du matériel, des locomotives, des wagons, des rails, qui sont accumulés dans les chantiers et qui poursuivent leur tâche sans arrêt, sans défaillance.

Nous filons à grande vitesse sur Panama.

Gorgona, Matachin, Emperador, Obispo, tous est autres chantiers passent sous nos yeux, ornés à profusion de drapeaux français et colombiens. Le bruit des excavateurs, les cris des nègres, les campements, les ouvertures gigantesques de la Culebra, tout cela s'aperçoit, se mêle, s'entend, siffle, s'agite et disparaît derrière nous comme les éclairs et le fracas du tonnerre.

Colon est relié maintenant à Panama par une triple chaîne d'hommes, de machines et de chantiers. De ma vie je n'ai entendu autant de sifflets à vapeur à la fois; jamais non plus je n'ai vu autant de fumée ni de vie active sur un trajet de 71 kilomètres !

A notre arrivée à Panama, les autorités civiles et militaires, les employés de la Compagnie, attendent à la gare pour souhaiter la bienvenue à M. Charles de Lesseps.

Le 6, une excursion à Emperador, pour examiner les travaux en détail, nous a procuré la même surprise, la même satisfaction que les autres chantiers.

En un mot, grande activité sur toute la ligne, malgré les lenteurs nécessaires d'une organisation aussi étendue et aussi colossale, il y a déjà beaucoup de fait. Le mois dernier, d'après le relevé qui vient d'être dressé, accuse une extraction totale de près de 1,100,000 mètres cubes et, avec les nouvelles dispositions prises, on arrivera certainement à des accroissements importants et successifs.

On attend dans l'isthme la prochaine arrivée de M. Ferdinand de Lesseps. Son voyage ne sera qu'une marche triomphale, et tous espèrent ici qu'il sera content de ce qu'il verra.

Le gouvernement colombien lui prépare une grande réception et sera heureux du séjour du « grand Français » et des délégués du commerce international qui viennent avec lui inaugurer la période finale du canal interocéanique.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Décembre 1885

NAVIRES	ENTRÉES Nombre.	ENTRÉES Tonnage.	SORTIES Nombre.	SORTIES Tonnage.
Vapeurs.........	29	47.504 t.	21	35.255 t.
Voiliers..........	27	7.518	7	142
Totaux...	56	55.022 t.	28	35.397 t.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Juin 1885

Météorologie. — Le table ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de juin 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	21°4	32°6	27°3	88 2	422mm2	22
Gamboa..	20 2	35 2	27 7	85 4	263 3	20
Naos.....	21 4	36 6	28 0	83 9	142 9	10
Totaux.	63 0	104 4	83 0	257 5	828 4	52
Moyennes	21 0	34 8	27 7	85 8	276 1	17

La température est restée à peu près la même qu'en mai ; l'influence de la position du soleil a été contrebalancée par l'augmentation des pluies. La température moyenne, pour tout l'Isthme, a augmenté seulement de 0° 1. Naos a encore la température moyenne la plus élevée, mais c'est Colon qui a la plus faible, et ceci résulte uniquement de l'élévation sensible des *maxima* de Naos, tandis que les *minima* sont à peu près les mêmes à Colon qu'à Naos. Les écarts journaliers sont, comme toujours, relativement considérables à Gamboa.

La température moyenne de l'eau de la mer a sensiblement diminué, à Colon, par rapport à mai ; elle est en juin de 28° 3 au lieu de 28° 9. A Naos, elle est de 25° 5, avec une augmentation de 0° 1.

L'humidité a augmenté, surtout à Colon et Gamboa. A Colon, la quantité de pluie tombée est considérable ; on peut dire, d'ailleurs, que la saison des pluies n'a pas cessé de régner pendant tout le mois et dans tout l'Isthme. Toutefois, il n'y a pas eu de chute d'eau extraordinaire méritant d'être notée.

Le Chagres a eu plusieurs crues pendant le mois. La plus forte a eu lieu le 22, de 5 heures du soir à minuit, et a été de 1m 65 pendant ces 7 heures de montée. Le niveau s'est mis ensuite à baisser de 1m 40 et a atteint son point bas, le 23, à 8 heures du soir ; ce sont là les chiffres donnés par le fluviographe de Gamboa, mais le mouvement a été bien moindre à Bohio-Soldado.

Le régime du vent a été absolument le même qu'en mai, sauf que l'alizé a tout à fait disparu, et qu'on ne ressent plus que des brises généralement faibles, surtout à Colon et Gamboa, et variables du jour à la nuit. Toutefois, la direction Sud ou Sud-Est apparaît assez souvent pendant le jour dans tout l'Isthme, et comme cette direction est contraire à celle de la brise de jour à Colon, il est probable, étant donnée la saison, que c'est l'alizé de l'hémisphère Sud qui a pénétré ainsi jusque dans l'Isthme. Les calmes sont toujours très fréqnents à Gamboa le matin et le soir.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	0m12	0m 42	0m 46
Naos.................	0 22	5 60	5 75

Ces mouvements sont un peu plus forts à Colon que d'habitude, et y continuent à ne pas se rapporter beaucoup aux phases de la lune, tandis qu'à Naos ils ont eu lieu les 14 et 15 juin, soit deux ou trois jours après la nouvelle lune du 12.

A PANAMA

Extrait du « Journal des Débats »

La Barbade, 14 *février* 1886.

Les distractions ne nous ont pas manqué à bord du *Medway*. Aux spirituelles causeries de M. de Lesseps a succédé une conférence du docteur Nicolas, qui se rend à Panama pour organiser le service sanitaire de chantier de la Société française de travaux publics et de constructions, représentée par un de nos aimables compagnons, M. Villard. Le docteur Nicolas entretient agréablement ses auditeurs d'un sujet plein d'actualité ; l'hygiène à suivre dans l'isthme de Panama. Cette hygiène consiste principalement à modérer ses appétits et à se munir de quinquina. Le soir, on improvise un bal, puis un concert au profit des veuves et des orphelins des matelots. Une tente toute lambrissée de drapeaux a été dressée sur le pont. Le croissant de la lune qui se lève sur un plan horizontal, les brillantes constellation et l'immense voie lactée fournissent la plus belle part du luminaire. Un jeune clergyman, en veston zébré de raies brunes et blanches, monte sur l'estrade et se met au piano. Après le dernier morceau, l'auditoire selève et entonne le *God save the Queen !* L'effet est saisissant, mais aussi quel décor ! Le lendemain matin, 10 février, à six heures, — c'est le jour et l'heure réglementaire de l'arrivée à l'escale de la Barbade, ni plus ni moins que s'il s'agissait d'une station d'omnibus de banlieue, — le bateau stoppe. Nous sommes dans la rade de Bridgetown, le port et la capitale de la Barbade, et nous avons sous les yeux un panorama des tropiques : une côte basse, bordée de palétuviers au feuillage vert sombre ; des maisons blanches et roses groupées au fond de la rade et surmontées des hauts éventails des palmiers ; plus haut, sur les pentes déboisées, les plants jaunâtres des cannes à sucre. Dans la rade, une flottille de goélettes et de steamers au milieu desquels se pré-

lasse une vieille frégate de guerre de S. M. Britannique. Une nuée de barques, manœuvrées par des nègres de toutes nuances, depuis la suie jusqu'au bronze florentin et au bois jaune, s'abattent sur les flancs du navire et s'attroupent au bas de l'escalier. Une de ces barques est remplie de *boys* en caleçons de bain, qui sollicitent un petit sou et plongent au fond de l'eau pour le ramasser, sans se soucier autrement du voisinage des requins. Il est vrai que le requin, animal vorace mais paisible, a horreur du bruit et qu'ils font un beau tapage. Nous montons dans un canot et nous voici au quai. Une foule de neveux oisifs mais officieux de feu l'oncle Tom nous entourent; les uns nous proposent de nous conduire au meilleur hôtel de la ville, d'autres nous font passer sans mystère des billets d'une écriture fine, contenant des offres hospitalières. Nous descendons au *Standard Ice House*, où une députation de la municipalité vient souhaiter la bienvenue à M. de Lesseps.

Le rédacteur du *Bridgetown Ledger* qui accompagne la députation nous apprend, cependant, qu'il y a, à la Barbade, une forte opposition au Canal, quoique cette île, comme les autres Antilles, soit appelée à prendre sa part dans le développement maritime et commercial que la mise en communication des deux océans ne manquera pas de provoquer. Nous connaîtrons quelques heures plus tard le motif de cette opposition barbadoise. En attendant, nous allons faire une promenade à Hastings, une agréable station de bains, qu'un tramway met en communication avec Bridgetown. Le chemin est bordé de maisonnettes légèrement construites en planches, entourées de jardinets où fleurissent les lauriers-roses et ombragées de robustes sycomores au dôme feuillu. Des murs épais donneraient plus de fraîcheur, et çà et là une fontaine ne gâterait rien. Mais des murs épais coûteraient cher, et dans tous les pays du monde on peut, du premier coup-d'œil, savoir si le capital est abondant ou rare. Il suffit de mesurer l'épaisseur des murs. L'eau, dans cette île où la canne à sucre a pris la place des arbres, est plus rare encore que le capital. Il est question en ce moment de la fondation d'une Compagnie de *Waterworks* qui se chargerait de distribuer cette manne liquide dans toute l'étendue de l'île; mais la Compagnie demande un subside annuel de 5,000 liv. st., et c'est un gros chiffre par ce temps de crise sucrière. Nous croisons de petites charrettes remplies de cannes à sucre, traînées par des mules ou des ânes, avec des conducteurs déguenillés comme des Irlandais. Des policemen nègres vêtus de blanc, la tête couverte d'un casque numéroté d'argent, font contraste, par leur belle tenue, avec ces débraillés. Plus loin, dans les galeries ouvertes d'une caserne, des soldats non moins nègres portent fièrement l'uniforme de nos turcos. Le nègre est né pour être enrégimenté, et aucune créature n'a davantage le goût de l'uniforme et des paillettes. Qui aurait su mettre à profit ce penchant inné des fils de Cham et organiser des régiments de travailleurs costumés en zouaves ou en hussards, avec de la musique et des intermèdes de danse, en soumettant ces grands et bons enfants à une tutelle appropriée à leur état de développement moral et mental, qui n'est pas la nôtre, aurait résolu, sans secousse et sans crise, la question du travail, toujours pendante et brûlante dans les colonies. Malheureusement, le abolitionnistes, gens tout d'une pièce, qui n'entendaient rien au côté économique de la question de l'esclavage et qui considéraient, en vertu du principe sacro-sant de l'unité des races humaines, le nègre comme un Aaglo-Saxon cuit au soleil, n'ont rien trouvé de mieux à lui offrir que le *self government*. Le nègre a accepté avec empressement le régime qui fait le bonheur des Anglo-Saxons et qui avait d'ailleurs le mérite de le débarrasser du fouet et du bâton, mais il n'a pas appris encore la manière de s'en servir, et Dieu sait s'il réussira jamais à l'apprendre. Des négresses, en robes blanches à volants, portent sur un plateau en bois, placé en équilibre sur la tête nue ou coiffée d'un mouchoir noué à la créole, des régimes de bananes, des oranges et des mangues, ou bien encore des poteries et d'autres menus articles. Elles ont les attaches fines et un port de statue. Les traits sont irréguliers, mais les yeux sont veloutés; et quelles dents! L'hôtel des Bains est fermé à Hastings.

Nous retournons à la *Standard Ice House*, où le déjeuner nous attend, un déjeuner plein de couleur locale et tropicale. Jugez-en par le menu : poissons volans à la Colbert, biftecks de tortue, ignames et patates douces, confitures de goyaves, bananes, oranges et mangues. La salle à manger et le salon de lecture sont ornés de *chromos*, parmi lesquels éclate la reproduction du tableau de Vibert, *le Libérateur du territoire*. Dans la rue, à deux pas, une colonne tricolore annonce, comme dans toute l'Amérique, la boutique d'un barbier. Celui-ci parle le français. Il prétend même être seul à le parler. Mais la France ne fournit pas seulement à la Barbade des chromos et des barbiers. L'affiche du théâtre de Bridgetown annonce *Claire* et *le Maître de forges*, la pièce émouvante du célèbre auteur français, M. Ohnet, qui a été représentée plus de cent fois au théâtre Wallack à New-York. C'est la grande attraction du jour. Il est deux heures. Le thermomètre marque bien 35°. Le sol calcaire de la capitale de la Barbade nous aveugle, tandis qu'une fine poussière blanche nous prendra à la gorge. Nous nous hâtons de sortir de cette fournaise et nous allons prendre le train du chemin de fer de Bath, car il y a un chemin de fer à la Barbade, avec un réseau télégraphique et même téléphonique. Les stations sont de simples baraques en planches. La première porte le nom français de Rouen, dont nous ne nous expliquons pas l'origine, la Barbade seule parmi les Antilles n'ayant jamais changé de propriétaires; elle a été peuplée au commencement du dix-septième siècle par des colons anglais qui allaient occuper des concessions accordées par Jacques Ier et Charles Ier à des seigneurs de la cour, et elle a toujours appartenu à l'Angleterre. Les rails sont posés, sans grande façon, sur des traverses en bois; le tablier des ponts et des viaducs est à jour; les voitures à l'américaine n'ont aucun luxe; la seule différence entre les premières et les troisièmes classes, c'est que les sièges en bois sont en largeur dans les unes, en longeur dans les autres; mais les tickets ne sont pas bien chers : un aller et retour, pour une distance de 25 à 30 kilomètres, nous coûte 2 shellings 1/2 (3 fr.).

Nous traversons une superbe région de terre noire, presque entièrement plantée de cannes à sucre, car l'île n'est qu'une vaste sucrerie. A côté de champs de cannes mûres qu'on est en train de couper à la serpe, et sur lesquels on laisse pourrir le feuillage, d'autres viennent d'être plantés, tandis qu'un peu plus loin une charrue attelée de dix bœufs trace lentement son sillon. Les travailleurs ne paraissent pas plus pressés que les bœufs; quelques-uns regardent passer le train en suçant un bout de canne. Mais voici un propriétaire à cheval qui surveille, immobile, une escouade d'ouvriers. Il a la figure entièrement couverte d'un voile blanc, comme d'un masque de pénitent : c'est, nous dit-on, un « respiratoire » destiné à préserver des miasmes qui s'échappent du sol remué. Au temps de l'esclavage, ce propriétaire soigneux aurait eu un fouet à la main. C'était le bon temps, au moins pour les propriétaires sinon pour les nègres. De distance en distance, on aperçoit les bâtiments et la haute cheminée d'une sucrerie, ou bien encore des moulins à vent qui

servent à broyer la canne. Nous remarquons quelques plantations de sorgho. C'est un essai. Des arbres à pain à larges feuilles et que nous avions pris d'abord pour d'énormes cédratiers, des cocotiers et d'élégants palmiers dont le tronc lisse ressemble, jusqu'aux deux tiers de la hauteur, à un pied de colonne, de couleur gris cendre et d'un vert transparent jusqu'au panache, mettent un peu de fraîcheur — trop peu! — dans ce paysage torride. Dans le voisinage des sucreries, on aperçoit des cases à nègres en files ou en groupes. Ces cases sont bien ce qu'il y a de plus rudimentaire dans la série des habitations humaines. Les tentes des Sarcis que j'ai visitées dernièrement au pied des Montagnes-Rocheuses sont des palais en comparaison.

Figurez-vous, posée sur quatre grosses pierres en guise de soubassement, une hutte en planches nues de 3 ou 4 mètres de largeur sur 2 ou 3 de profondeur et de hauteur; point de cheminée. Dans la saison sèche, on fait la cuisine en plein air; dans la saison des pluies, on pose le réchaud à l'intérieur, la fumée s'échappe par la porte et les deux ou trois ouvertures servant de fenêtres et sur lesquelles s'abattent au besoin des châssis en bois. C'est dans ce taudis étroit et enfumé que grouille le monde noir, parfois en compagnie, pas toujours, d'un porc de même pelage; parfois aussi, la case a pour attenance un jardinet où l'on cultive quelques patates et où s'etalent au sortir de la lessive les robes blanches à volants des négresses. C'est la toilette favorite des paysannes aussi bien que des citadines. Rien de curieux comme de voir au milieu d'un champ de cannes ces têtes noires sortant d'une gaîne blanche point trop chiffonnée ni maculée. La toilette fait tort au logement. Mais que voulez-vous? on n'est pas riche. Les salaires sont bas, 1 shelling par jour pour les hommes (1 fr. 25 c.), les deux tiers ou la moitié pour les femmes, et il n'y a pas de travail pour tout le monde. La Barbade est une très petite île, de 30 kilomètres de longueur environ sur 20 de largeur, et elle est surchargée de population; d'après le recensement de 1876, elle n'avait pas moins de 162 000 habitants, dont 16,000 blancs seulement. Aussi n'est-elle pas négligée par les agents d'émigration. A toutes les stations de chemins de fer, nous trouvons une affiche intitulée : « Un tour à Panama », dans laquelle la Compagnie hollandaise et américaine qui s'est chargée du creusement de la tranchée de la Culebra, une tranchée de 87 mètres, demande 12,000 travailleurs, en leur promettant de gros salaires. Cette affiche m'explique la mauvaise humeur des propriétaires à l'endroit du Canal. C'est que les travaux du percement de l'isthme, en créant un nouveau et large débouché pour les bras dans les ateliers, font hausser les salaires.

Nous atteignons par une série de courbes et de pentes audacieuses une région pittoresque de calcaire coquillier surplombant une crique remplie de brisants et de récifs qui ressemblent à des dolmens. C'est le terminus du chemin de fer. Nous revenons sur nos pas et nous achetons au retour, moyennant la faible somme d'un penny, un numéro du *Bridgetown Ledger*, qui paraît trois fois par semaine et qui est, d'après son propre témoignage, le plus répandu des journaux de l'île. « Le *Ledger*, dit-il, dans un long et éloquent avertissement destiné à faire valoir les avantages extraordinaires de ses annonces, le *Ledger* est, de tous les journaux qui ont jamais paru dans cette île, celui dont la vente est sans comparaison la plus considérable. Dussions-nous vexer nos confrères, nous devons à la vérité de dire qu'un bon nombre de leurs abonnés les ont quittés, sans aucune sollicitation de notre part, pour venir à nous. Et nous n'avons pas seulement des abonnés. Nous vendons tous les jours notre numéro par milliers. Du soir au matin des nuées de *news boys* se répandent dans la ville et les faubourgs en vendant le *Ledger*.... Le *Ledger* fait payer ses annonces plus cher que ses concurrents, cela est vrai, et son intention est même de les faire payer toujours plus cher, mais leur supériorité n'est-elle pas manifeste et indiscutable? » Cependant, malgré ce discours engageant les annonceurs n'affluent pas dans le *Ledger*; elles n'occupent guère que deux colonnes sur vingt. Les plus notables sont celles des entrepreneurs de pompes funèbres. Le *Barbados funeral furnishing establishment*, par exemple, est organisé de manière à travailler moins cher que le moins cher et mieux que le meilleur de ses concurrents, et il promet qu'aucun effort ne sera épargné pour donner une entière satisfaction à sa clientèle. De plus, il met gratis ses « brancards brevetés » à la disposition des clients qui n'ont pas les moyens de se payer des funérailles luxueuses. N'est-ce pas séduisant? Et ne serait-il point particulièrement avantageux de mourir à la Barbade?

Par malheur, il n'est pas, en ce moment du moins, aussi avantageux d'y vivre. Cela tient à la crise de l'industrie sucrière, et, pour remonter à l'origine même du mal, cela tient au système colonial, qui a encouragé artificiellement et poussé à l'excès la production du sucre dans les Antilles, en assurant aux planteurs le monopole du marché de la métropole. Les énormes bénéfices que procurait ce monopole, à l'origine, ont multiplié les plantations; on a déboisé et saccagé ces îles merveilleuses pour en faire des champs de roseaux saccharifères; et comme on avait commencé par massacrer les indigènes, comme les travailleurs européens ne résistaient pas au climat et d'ailleurs revenaient trop cher, on a importé des esclaves africains pour exécuter, sous le stimulant du fouet, la grosse besogne des cultures. L'esclavage a servi d'auxiliaire au monopole. Mais un jour est venu où les pernicieuses théories de la liberté du travail et du commerce ont commencé à faire leur chemin dans le monde. Le *peuple* anglais s'est laissé endoctriner par Cobden, qui comparait le monopole « à un mystérieux filou qui vous dérobe un morceau de sucre chaque fois que vous mettez la main au sucrier ». Il s'est refusé de payer plus longtemps la dîme du monopole. Les sucres étrangers, naguère absolument prohibés en Angleterre, y ont été admis sur le même pied que les sucres des colonies. Quelque temps auparavant, les abolitionnistes avaient soulevé la conscience publique contre l'esclavage, et réussi à en obtenir l'abolition, moyennant une indemnité de 20 millions sterling (500 millions de francs), allouée aux planteurs. Mais les planteurs étaient criblés de dettes qu'il fallait liquider, et les nègres livrés à eux-mêmes ne fournissaient plus au même prix que les esclaves, et surtout avec la même régularité, le travail nécessaire aux plantations. Les planteurs les plus intelligents et les mieux pourvus de capitaux ont résisté à la crise en perfectionnant leur *machinery* arriérée. Malheureusement, c'est le petit nombre. La plupart des autres ont succombé ou ont traîné une existence difficile, que l'avilissement des prix du sucre a encore aggravée. Ils sont à plaindre assurément, mais ils ont hérité d'un lourd passé de fautes et de crimes, et ils fournissent un exemple saisissant de la solidarité qui unit les générations, dans le bien comme dans le mal. En gens pratiques toutefois, ils se sont efforcés d'alléger leur fardeau, en le faisant autant que possible peser sur les épaules de leurs anciens esclaves.

Les dépenses publiques sont relativement considérables à la Barbade; elles se sont élevées l'année dernière à 146,134 liv. st.; et il y est pourvu, pour la plus grosse part, au moyen des droits établis à l'importation des subsistances, farines et viandes. L'île ne produisant guère que du sucre, un peu d'arrow-root et des fruits, la

presque totalité des articles d'alimentation paye un tribut au fisc, et ce tribut est lourd. La farine est grevée d'un droit de 4 shell. 2 d. par boisseau. D'après le prix-courant que je trouve dans le *Ledger*, les prix de la farine varient, selon les qualités, de 4.75 à 7.50 dollars. Ce qui porterait le droit à 15 ou 20 0/0 en moyenne. Le beurre paye 5 shell. 4 3/4 d. par quintal; la viande salée, le lard et les jambons, 5.7 1/4. On voit qu'un bon morceau du shelling qui constitue le revenu quotidien du travailleur de plantation, est rogné par le fisc. Les articles qui sont particulièrement sinon exclusivement demandés par la petite classe des propriétaires blancs sont au contraire fort ménagés. Le thé ne paye que 3 pence (30 centimes) par livre, les pickles 4 0/0; les produits manufacturés de toutes sortes, étoffes de coton, de laine, de soie, les machines, la papeterie ne supportent, de même, qu'un droit léger de 4 0/0; les livres sont exempts. Est-il nécessaire d'ajouter que, si la multitude noire est chargée de fournir la plus forte part de la recette, c'est la minorité blanche qui profite surtout de la dépense? Autant les salaires des travailleurs sont bas, autant les appointements des fonctionnaires sont élevés. Le gouverneur reçoit 4,000 liv. st. par an (100,000 fr.), le secrétaire colonial, 700 liv., le *chief justice*, 2,000 liv., l'attorney général, 500 liv., l'inspecteur général de la police, 520 liv., l'évêque, 1,000 liv. C'est un bel état-major, mais un peu lourd pour une population de moins de 200,000 âmes, composée pour les neuf dixièmes de pauvres gens dont le revenu, taxes et repos du dimanche déduits, n'atteint pas 75 centimes par jour, et même, en tenant compte des enfants et des vieillards, à peine 50 centimes. Aussi la vie est-elle moins facile qu'on ne serait tenté de le supposer à l'aspect de ce merveilleux climat et de cette terre si riche et si féconde. Le *Ledger* pousse des cris de détresse, et il engage ses lecteurs, dont il accuse l'indifférence, à s'occuper d'économie politique. Ce bon et sage *Ledger*! il constate non sans amertume que les exemplaires des ouvrages de John Stuart Mill, Herbert Spencer, Huxley et Henry George (lequel Henry George passe pour un économiste à la Barbade) restent intacts et d'une propreté immaculée sur les rayons de la bibliothèque publique. « Il y a, « pourtant, conclut-il, dans cette île, des hommes qui « pourraient aider le peuple à résoudre le problème de « l'existence, à remédier au paupérisme, à le prévenir. « A ceux-là, nous disons : Aidez-nous ou nous péris- « sons ! »

Vous le voyez, on a beau traverser l'Océan, et changer de climat, on se retrouve en presence des mêmes souffrances et des mêmes problèmes. Mais il est temps de retourner à bord du *Medway*. Nous venons de passer dix heures à la Barbade. Nous devons encore nous arrêter deux heures à Jacmel (Haïti) et faire une escale d'un jour et demi à Kingston (Jamaïque) avant d'aborder à Colon.

G. De Molinari.

M. G. de Molinari joint à cette lettre une note sur la culture aux Barbades, que lui a remise M. Cottu.

M. Henri Cottu est le vérificateur des comptes, élu à la dernière Assemblée de la Compagnie de Panama, et qui a été désigné pour se joindre, comme représentant des actionnaires, aux délégués de Chambres de commerce accompagnant M. de Lesseps.

Voici la note de M. Henri Cottu.

Un de nos compagnons de voyage, membre de la Société des agriculteurs de France, M. Cottu, veut bien me communiquer quelques-unes de ses observations sur les cultures de la Barbade. Elles intéresseront certainement nos lecteurs.

La campagne que nous traversons est couverte de cultures : cannes à sucre et patates. La canne à sucre domine de beaucoup, c'est le produit principal de l'île. La terre est fertile : c'est une terre noire, compacte, durcissant au soleil et formée par l'accumulation, au bas des pentes, de détritus organiques. Elle doit être nettement acide et rappelle absolument les terres de nos vieilles prairies de France. La superbe végétation que nous voyons sur ces terres nous amène à penser qu'il y aurait avantage, dans beaucoup de nos pays, à utiliser pour la culture les masses d'azote accumulées dans les terres de cette nature. Ici ces terres se présentent en couches moins profondes qu'au bord de nos rivières : l'épaisseur totale de l'humus ne dépasse pas $0^m,50$, à $0^m,60$ et le sous-sol calcaire coquillier vient immédiatement après; grâce à cette situation, les pluies amènent la chaux qui manque presque toujours à cette sorte de terrains ; et les racines de la plante peuvent aller elles-même prendre la chaux nécessaire à la nitrification de l'azote dont elles ont besoin.

Les champs de cannes que nous traversons sont de belle venue : quelques-uns présentent des tiges dépassant uniformément une hauteur de 2^m50 environ. La plantation est faite en lignes à environ 1^m50 d'écart entre les rangs et 1 mètre seulement sur le rang même ; la terre est façonnée à la main, de manière à conserver, autour du pied, une petite cuvette ; ce pied drageonne et forme, au moment de la récolte, une touffe vigoureuse composée de cinq ou six tiges, de la grosseur des gros maïs caragua cultivés en lignes.

La plupart des champs sont divisés en grandes planches par de profondes rigoles d'environ 0^m30 à 0^m40 de creux et aboutissant à des canaux de plus grande dimension. Je croyais tout d'abord à un système d'irrigation; mais ce sont au contraire des canaux d'absorption, d'égout destinés à empêcher la canne d'être noyée par les pluies torrentielles, assez fréquentes. En effet, je ne pouvais parvenir à trouver le point de départ des eaux d'irrigation et les fossés les plus nombreux se trouvaient dans les bas-fonds où toute irrigation était impossible.

On commence la récolte de la canne; des nègres armés de serpes à deux tranchants coupent, avec une grande rapidité de main, le sommet de la plante ainsi que les feuilles mortes du bas de la tige, puis ils sapent la canne au ras du sol; des négresses mettent alors ces cannes en bottillons, les liant avec le sommet des tiges qu'elles trouvent par terre. Les tombereaux, petits, d'un modèle assez étrange, charroient les cannes au moulin voisin de l'usine. Ce sont de simples moulins à vent, moins la construction de bois qui, chez nous, surmonte le bloc de maçonnerie : cette absence leur donne, à nos yeux, un air massif et écrasé.

Quant aux tombereaux, ils sont à avant-train, établis comme les caissons d'artilierie ; le tombereau remplaçant le canon, mais, comme lui, venant s'accrocher à l'avant-train.

Les déchets de récolte paraissent être laissés simplement sur le sol pour servir d'engrais et protéger la repousse de la canne qui, une fois enracinée, donne trois récoltes annuelles sans plantation nouvelle. Je vois aussi apporter, sur les champs de jeunes plants, les déchets de la fabrication sucrière qui sont mis en meules dans les cours des usines. Parfois, on parque dans une clôture, au milieu même du champ, quelques bœufs sur les déchets de récolte; l'engrais se fait ainsi sur place.

Les charrois semblent assez courts; la petite taille des animaux, de race danoise, la disposition des champs de can-

nes rendent les transports difficiles. Je vois du fumier apporté sur le bord des chemins, qui est repris et transporté dans des paniers ronds, que les négresses placent sur leurs têtes, dans les champs de cannes à d'assez longues distances J'ai vu faire également des terrassements par le même procédé.

Malgré le prix peu élevé de la journée de nègre, un schilling (1 fr. 25) net, sans nourriture ni logement, et celui de la journée de négresse, qui doit être inférieur, ce système doit être coûteux. Que ne connaissent-ils les bienfaits du Decauville !

Le chemin de fer qui nous transporte a dû développer beaucoup cette culture. A chaque station, Bulkely, Carrington, Three-Houses, se trouve une grande usine à sucre ; l'odeur de la vinasse nous poursuit. A Carrington j'aperçois tout un outillage de labourage à vapeur en état apparent d'abandon à la porte de l'usine ; la petite étendue des pièces (les plus grandes ont environ 3 hectares), les différences de niveau ont dû montrer à ce progressiste que l'étude attentive et approfondie du milieu doit toujours précéder l'application des outils perfectionnés, si l'on veut en obtenir tout l'effet utile.

La Jamaïque, en vue de Colon, le 17 *février* 1886.

De la Barbade on va, en trois jours à Kingston, le port principal et la capitale de la Jamaïque. Quoique les îles, grandes et petites, se comptent par douzaines dans cet énorme golfe qui s'avance entre les deux Amériques, en ne leur laissant pour se joindre que la maigre épine dorsale de l'isthme, nous n'y rencontrons pas une seule voile. Il ne se fait pour ainsi dire point de commerce entre les Antilles. Elles n'ont guère de relations qu'avec l'Europe, les Etats-Unis, et les plus rapprochées de la côte de l'Amérique du Sud avec la Venezuela. Cela tient, sans doute, en partie à ce que leurs productions sont à peu près identiques, mais cela tient surtout à ce que chacune a sa douane fiscale ou protectionniste. Les Antilles espagnoles, Cuba et Porto-Rico, ont conservé, bon gré mal gré, sauf quelques modifications inévitables, le vieux système colonial de Charles-Quint; les Antilles françaises y sont revenues depuis l'année dernière; les Antilles anglaises n'accordent aucune faveur aux produits de leur métropole, elles taxent également les articles de toutes provenances, mais leurs tarifs n'entravent pas moins leurs relations avec le reste du monde, et en particulier avec les autres îles du golfe. Les historiens de la découverte de l'Amérique racontent que les Caraïbes voisinaient volontiers, et qu'on rencontrait à chaque moment leurs pirogues. Mais les Caraïbes ne connaissaient point la douane. C'étaient des sauvages !

Nous nous retrouvons donc au milieu de la solitude de l'Océan ; les seuls êtres animés qui la peuplent sont les poissons volants, et deux frégates aux ailes immenses qui nous accompagnent pendant toute une journée. Nous côtoyons la grande île de Saint-Domingue, et nous nous arrêtons une heure devant Jacmel, un port haïtien, où l'on va chercher du café et des bois de teinture. C'est un groupe de maisons et de magasins aux couleurs vives d'un joli aspect, mais qu'il faut voir de loin. Les côtes de Saint-Domingue sont montueuses et toutes vertes, avec des échancrures de falaises blanches et rouges. Voici enfin la Jamaïque, la vaste rade et la ville de Kingston, bâtie dans une plaine basse au pied de la haute chaîne des montagnes Bleues. La Jamaïque est la plus grande, la plus belle, la plus salubre, la plus fertile des Antilles anglaises, et peut-être de toutes les Antilles, et cependant elle est en pleine décadence, La population blanche y est en voie de diminution. Sur 581,000 habitants, chiffre du dernier recensement, on ne compte que 13.000 blancs ; un bon nombre de propriétaires sont absents, et ceux qui restent n'aspirent qu'à s'absenter. La ville de Kingston a été presque détruite, il y a quelques années, par un incendie. Aux Etats-Unis, cet accident ne laisserait plus de traces au bout de deux ou trois mois; ici, des rues entières sont restées telles que l'incendie les a faites. La Jamaïque, comme les autres Antilles, n'en est pas moins un riche débouché pour les cadets de l'aristocratie parmi lesquels s'est recruté jusqu'à présent le haut personnel des fonctionnaires civils et militaires. Le gouverneur reçoit 7,000 liv. st (175,000 fr.), le secrétaire colonial, 1,500 liv. st. ; une série d'administrateurs et de sous-administrateurs, de 600 à 1,000 liv. st.; le collecteur des douanes, 750 liv. st.; le surintendant médical et chirurgien médical, 1,000 liv. st.; le chef de justice, 2,000 liv.; les juges, 1,500 liv. st. L'importance de la Jamaïque peut, dans une certaine mesure, justifier ce gros personnel et ces gros appointements ; mais de petites îles comme Saint-Kitts, Nevis, Montserrat, qu'on pourrait à la rigueur gouverner au moyen du télégraphe ou du téléphone, ont des états-majors presque aussi touffus.

Depuis 1865, époque de la grande insurrection des nègres, la Jamaïque est demeurée soumise à un régime purement autoritaire ; l'année dernière, cependant, l'élément électif a été introduit de nouveau, mais sans y dominer, dans le Conseil législatif, qui constitue, avec le gouverneur et le Conseil privé, le gouvernement de l'île. Ce gouvernement de fonctionnaires vaut bien, il faut le dire, celui de l'aristocratie coloniale qui dominait auparavant dans l'Assemblée législative. Il a rétabli l'ordre dans les finances, et il entretient admirablement les routes. Nulle part je n'en ai vu de plus belles. On a beaucoup reproché au trop fameux gouverneur, M. Eyre, l'effroyable rigueur avec laquelle il a réprimé la révolte des nègres. 139 de ces malheureux ont été pendus, et on n'a pas compté ceux qui ont péri sous le fouet ; mais c'étaient des nègres ! Les Européens anglais et autres sont d'ailleurs généralement convaincus qu'une exécution est nécessaire de temps en temps pour maintenir les populatioss de couleur dans l'obéissance. Les conquérants espagnols ont donné le ton et employé ce système, on sait avec quel succès, à l'égard des indigènes. Seulement, ils ont eu le tort de multiplier les exécutions au point que, au bout de deux siècles, il ne leur restait plus personne à exécuter. On ne retrouverait pas aujourd'hui dans toutes les Antilles un seul spécimen des races indigènes. Les Anglais, eux, y mettent plus de modération, quoiqu'ils aient la pendaison facile. Témoin l'abominable et injustifiable supplice de ce pauvre Louis Riel dans le dominian du Canada. Actuellement, les nègres sont plus paisibles, et l'esprit de révolte paraît éteint dans l'île. On me fait l'éloge de l'administration de la justice ; blancs et noirs sont égaux devant la loi ; mais le sont-ils autant devant l'impôt ? Ici, plus encore qu'à la Barbade, les charges publiques pèsent sur la multitude qui vit du produit de son travail quotidien. Le droit sur la farine est double de celui de la Barbade ; il s'élève à 8 sh. par baril, et on estime qu'il renchérit de 50 0/0 le principal article de la nourriture de la population, sans parler de l'influence qu'il exerce sur les autres (1). Les droits sur le poisson et la viande ne sont pas moins exorbitants. Ces impôts sur les subsistances et, en réalité, sur les

(1) Les droits les plus élevés sur les articles d'alimentation sont payés par le peuple de la Jamaïque. Le droit sur les farines est de 8 sh. par baril de 196 livres. Il ne faut pas s'étonner si la population ouvrière consomme seulement 4 onces par semaine et par tête de cet article de luxe. La farine est un article sujet à se détériorer rapidement sous le climat des tropiques. D'un

salaires servent à défrayer la presque totalité des dépenses publiques; et, parmi ces dépenses, il faut noter les frais d'importation des coolies de l'Inde qui viennent faire concurrence aux nègres. Que diraient nos ouvriers si le gouvernement employait une partie du produit des droits sur les blés et le bétail à payer les frais de voyage des ouvriers belges, italiens et allemands qui viennent travailler en France? Ils diraient qu'on les traite comme des nègres, et, cette fois, ils auraient raison.

Je sais bien que les financiers de la Jamaïque ne manquent pas d'arguments pour justifier leur système d'impôts. D'abord ils disent qu'il leur serait impossible de se procurer les 500,000 ou 600,000 liv. st. dont ils ont besoin pour subvenir aux frais du gouvernement des 600,000 habitans de la Jamaïque, à raison de 1 liv. st. par tête ; ensuite, que, le nègre étant naturellement paresseux, il faut lui rendre la vie difficile à gagner si l'on veut qu'il la gagne. Quand il a travaillé à la tâche de six heures du matin à 1 heure, et reçu son shelling (1 fr. 25) il se garde bien de faire une seconde tâche dans l'après-midi, et même on ne peut pas compter sur lui tous les jours. Que serait-ce donc si l'impôt ne lui dévorait pas la moitié de son salaire? C'est à peine s'il travaillerait de deux jours l'un. — Je ne suis pas absolument convaincu, je l'avoue, de la paresse naturelle du nègre. Sans doute, il éprouvait une répugnance visible à travailler pour un maître qui le payait à coups de bâton et, aujourd'hui encore, quoiqu'il n'ait que des idées fort vagues sur l'excédence des impôts, il est fort possible qu'il n'éprouve pas un vif désir de doubler une journée de travail dont la bonne moitié sert à payer grassement les fonctionnaires de S. M. Britannique et à subventionner l'importation de ses concurrents les coolies de l'Inde ; mais je puis constater *de visu* que nègres et négresses ne reculent pas devant les besognes les plus rebutantes, quand un bon salaire est au bout. Nous nous sommes arrêtés à Kingston pour renouveler notre provision de charbon. A peine le navire est-il arrivé à quai qu'il est envahi par une légion de démons noirs, dont une bonne moitié porte des restes de robes à volants et même de crinolines. Ils ont sur la tête, qui des paniers remplis de menu charbon, qui des blocs de grosse houille superposés comme les pierres d'un dolmen. Ils vont, ils viennent, sans trêve ni repos, par la terrible chaleur du jour, et ils ne s'arrêtent qu'après avoir emmagasiné dans les soutes les 250 tonnes de charbon qu'il faut à l'approvisionnement du *Medway* et dont on leur paye le transport à raison de 1 sh. la tonne. La besogne faite, ils vont tous ensemble se débarbouiller dans une crique de la baie, sans aucun souci des requins qui y pullulent. Au sortir de l'eau, ils remplacent leurs guenilles noircies par de frais costumes du dimanche, — car c'est un dimanche hélas! un dimanche anglais, que nous avons fait escale à Kingston. Mais ne voilà-t-il pas une paresse bien occupée? Qu'auraient fait de plus ces braves gens s'ils avaient été laborieux.

Kingston est une ville de 35,000 âmes, bâtie en damier; les rues ne sont point pavées, un ruisseau au milieu de la rue comme dans le vieux Paris tient lieu d'égout; dans les quartiers riches, les maisons construites en bois, sur un soubassement en briques, avec leurs vérandahs, leurs persiennes et leurs moucharabiehs à jour, leurs jardinets ombragés d'arbres à larges feuilles où des massifs de bougainvillas à fleurs violettes ont un aspect élégant et procurent, au moins, la sensation morale de la fraîcheur. Il y a un jardin public où s'épanouit la flore des tropiques et qui est soigneusement entretenu. Les magasins sont fermés. Les enseignes n'ont rien de caracteristique, ni les affiches. J'en excepte l'annonce d'un grand « pic-nic » et celle de chapeaux de Paris, qui sont « de vraies perles. » Nous prenons une voiture légère, attelée d'un cheval maigre, mais nerveux, et conduite, naturellement, par un cocher nègre. Nous traversons le champ de courses, — partout où il y a des Anglais il y a un champ de courses, — nous croisons en route force négresses et mulâtresses en robes de cotonnade blanches, bleues, rouges ou multicolores, la tête couverte d'un chapeau de paille fleuri, un livre de prières à la main; — les cotonnades ne payent que 4 0/0 et les livres sont exempts de droits. — Elles ont l'allure modeste et quelques-unes ont la beauté de leur race. Des villas bordent la route; elles sont encloses de formidables haies de cactus ; mais les gens aisés vont d'habitude se loger plus haut dans la montagne. La végétation a une puissance et une richesse auxquelles nos yeux européens ne sont pas encore accoutumés. Nous suivons une vallee sinueuse où coule un torrent en ce moment presque à sec. Les lianes, les orchidées parasites qui s'attachent au tronc des grands arbres forment un fouillis inextricable, où la vie éclate et déborde sous les formes les plus variées. Il n'y a point de place vide : tout est feuilles, fruits ou fleurs.

On y voudrait quelques oiseaux; il n'y a que des papillons jaunes et de grands urubus noirs. L'urubus est un vautour officieux qui remplit dans toutes les villes du Sud les fonctions de balayeur et qui est ordinairement seul à les remplir. Une ordonnance du gouverneur, portant en grosses lettres : ***Birds and Fishes***, Oiseaux et Poissons, nous explique pourquoi les volatiles sont rares. On les chasse en toute saison. L'ordonnance a pour objet de les protéger, les uns, — les perroquets notamment, — pendant six mois; les oiseaux chanteurs ou insectivores, toute l'année. Souhaitons bon succès à l'ordonnance du gouverneur! Nous nous arrêtons à Gordon Town, petit groupe de maisonnettes, parmi lesquelles un restaurant tenu par M. Maurice Duval. Les noms français ne sont pas rares à la Jamaïque. Un bon nombre de colons de Saint Domingue sont venus se réfugier à l'époque des massacres; ils ont une église catholique à Kingston; mais, s'ils ont conservé leur religion, ils ont oublié leur langue. Déjeuner champêtre. On cueille les oranges à l'arbre; on prend du café qui a été récolté dans une plantation du voisinage et on l'arrose de vrai « rhum de la Jamaïque ». Le caféier croît à mi-côte. Il n'aime pas la grande chaleur comme la canne à sucre ; mais il lui faut une température toujours égale. Nous allons cueillir ses graines rouges poussées en grappes au milieu d'un feuillage qui ressemble à celui du camélia. Un bel arbuste et un agréable présent de la Providence! Le lendemain matin, lundi, visite au marché, proprement

autre côté, le taux de l'intérêt y est plus élevé qu'en Angleterre (le taux le plus bas qui soit exigé pour le bon papier est de 6 0/0 dans les principaux ports). Un négociant qui est obligé de payer argent comptant les droits sur la farine, tandis que la farine même est souvent payée en produits ou en billets, doit se couvrir du double au moins de cette avance pour compenser le risque de la détérioration. Un droit sur la farine surtout s'il est élevé, est donc la taxe la plus mauvaise qui puisse être imposée sous les tropiques. Il accroît le montant du risque de l'importateur de telle façon que celui-ci est forcé d'augmenter le prix de sa marchandise dans une proportion plus considérable que celui du droit acquitte, et qu'il doit se garder d'en importer au delà de la quantité pour laquelle il est assuré de trouver des acheteurs. Le droit sur la farine de froment est en moyenne de 26 0/0 dans nos colonies des Indes occidentales (Antilles) en la comptant au prix actuel de 16 sh. le baril de 196 livres. Pour la raison exposée plus haut ce droit occasionne un renchérissement de 39 0/0. A la Jamaïque, où le droit sur la farine est d'environ 50 0/0, l'exhaussement du prix est proportionnellement plus considérable, et au détail la différence devient véritablement formidable. L'ouvrier ordinaire ne peut dans ces conditions consommer régulièrement du pain. Il est obligé de se contenter d'aliments inférieurs que les droits sur la farine contribuent néanmoins à renchérir.

(*The Crown colonies of Great-Britain*, par C.-S. Salmon.)

et même élégamment construit en fer. Un avis, placé en bonne place, nous apprend que, des plaintes étant venues aux oreilles de l'autorité au sujet du pesage des denrées, chacun peut aller faire vérifier le poids de ses achats à la balance publique du marché Cet avertissement salutaire, mais inquiétant, n'a pas altéré la bonne humeur d'un boucher, qui affiche en manière d'enseigne ce distique :

Puff they may in every way
Y am prais'd from day to day.
In good order always found,
I am Christmas all year round.

Les marchandes de fruits et de légumes étalent d'énormes patates et de superbes ananas qu'elles vendent trois sous pièce ; mais quels pauvres oignons et quels maigres choux ! Les végétaux, pas plus que les hommes de climats tempérés, ne s'acclimatent complètement dans ces régions torrides. Ils rabougrissent et dégénèrent. Les hommes, du moins, ont la ressource du métissage. Quelques gouttes de sang noir, jaune ou rouge, vivifient le sang blanc quand elles ne l'abâtardissent point davantage. N'est-il pas fâcheux que la science du mélange utile ou nuisible des familles humaines soit encore à l'a b c? Qui pourrait dire à laquelle de toutes ces races venues d'Europe, d'Afrique et d'Asie, les unes de gré, les autres de force, appartiendra l'avenir? A coup sûr, ce n'est point à cette pauvre et chétive race des coolies de l'Inde dont nous rencontrons des spécimens à la station de Bog-Walk, où nous conduit le chemin de fer du gouvernement, — un vrai chemin de fer administratif avec voitures de vieux modèle, et toujours en retard ! Ces coolies qui arrivent de l'Inde aux frais des bons contribuables nègres sont engagés pour sept ans. Au bout de cette période ils ont le droit d'être rapatriés; mais un certain nombre amènent avec eux leurs femmes et s'établissent dans les colonies. Ils ne se marient qu'entre eux. Deux femmes, du plus petit format, sont assises les jambes croisées devant la station ; l'une d'elles est toute mignonne et jolie, ses yeux sont noirs et veloutés, la raie qui partage sa chevelure lisse est rougie par le henné, ses bras et ses chevilles sont encerclés de bracelets d'argent niellé. Les enfants ont les traits fins et délicats, mais cela ne fera jamais des travailleurs capables de lutter avec la vigoureuse descendance de Cham.

Ces bons nègres, dont on accuse la paresse, nous allons en embarquer 350 pour Panama. La Jamaïque a été jusqu'à présent la principale pourvoyeuse des travaux de l'isthme. Elle leur a fourni, depuis quatre ans, environ 20,000 travailleurs, et elle pourrait aisément en fournir encore autant. Voici comment s'organise ce recrutement : moyennant une somme de 10 piastres par tête, — 44 fr. (la piastre colombienneé quivaut à 4 fr. 40), — un entrepreneur se chargedu transport à Colon, sans autres frais et en bonnes conditions, des ouvriers qui lui sont demandés. A bord du *Medway*, les passagers d'entrepont payent 25 sh. de Kingston à Colon, mais on m'assure que l'entrepreneur jouit d'une réduction de 5 sh. Le transport ne lui coûterait donc que 25 fr. Il donne quelque chose, assure-t-il, aux nègres pour leurs dépenses de nourriture pendant le trajet et l'entretien de leurs familles, ce qui ne l'empêche pas de réaliser un bénéfice honnête. Des concurrents ont voulu remplir le même office pour 7 piastres, mais ils ne donnaient rien aux nègres, et on a dû renoncer à leurs services. Le trajet de Kingston à Panama n'est que de quarante heures. A leur arrivée, les travailleurs importés par ce procédé sont embauchés au prix ordinaire de 1 piastre 1/2 (6 fr. 60 c.) par jour. Les plus intelligents et les plus vigoureux peuvent même gagner davantage. Je trouve, affichée à Kingston, une liste officielle des sommes laissées par des ouvriers morts à Panama ; ces sommes s'élèvent de quelques shellings jusqu'à 19 liv. st., près de 500 fr. Aussi le canal jouit-il d'une grande popularité auprès de la population ouvrière de la Jamaïque.

En revenant à bord, nous traversons, non sans peine, un flot de population. Ce sont les ouvriers et les ouvrières, — les deux sexes me paraissent en nombre égal, — qui vont s'embarquer, et auxquels leurs parents et amis font la conduite. Le tableau est plein de mouvement et de gaieté. Sous je ne sais quel prétexte, car on se gêne pas avec les fils de Cham, on a retardé l'embarquement jusqu'à la dernière heure. Les émigrants font queue devant la passerelle, où on ne les laisse passer que par escouades. Ils sont chargés des objets les plus variés, malles, caisses, de sacs nuit, lits de camp, quelques-uns même emportent des *rocking chairs* (fauteuils à bascule); d'autres ont à la main des cannes à sucre ; les femmes ont des toilettes claires, comme le dimanche ; les hommes, confortablement vêtus de pantalons et de paletots sans accrocs. Tout ce monde bigarré s'agite et crie. On enlève la passerelle, et le navire s'éloigne lentement du quai. Une négresse en retard fend la foule et pousse des cris désespérés. Des amis officieux la saisissent par l'arrière-train, tandis que des matelots lui lancent un bout de corde et la hissent à bord. Quelques minutes après, lorsque le navire est déjà éloigné de plusieurs encâblures, une barque, manœuvrée par deux vigoureux rameurs, le rejoint malgré le remous. Elle contient un émigrant du sexe masculin, une scie et un sac de nuit. On jette deux bouts de corde du haut du pont. L'émigrant attrape l'un et se hisse à la force des poignets jusqu'au bastingage ; on attache à l'autre le sac et la scie, qui vont rejoindre leur propriétaire. Le tout en un clin d'œil. Les parents et les amis, assemblés sur le quai, poussent des cris, remuent les bras avec le corps, envoient des baisers, agitent des mouchoirs ou lancent des oranges aux partants. Point de larmes, tout ce monde paraît satisfait et joyeux. Quelques tours d'hélice et le quai se perd dans l'éloignement. Les émigrants se casent tant bien que mal sur le pont. Mais la mer, si placide de la Barbade à la Jamaïque, recommence à moutonner. Le roulis se combine de nouveau avec le tangage. La nuit est mauvaise, et, le lendemain, il ne fait pas bon se promener dans le campement noir de l'avant.

Enfin, nous voici au terme du voyage. Nous entrons dans la baie de Limon, et, dans une heure, nous serons à Colon. Nous sommes partis de Southampton le 28 janvier, et nous arrivons à Colon le 17 février. Nous sommes restés juste vingt jours en mer, et nous avons fait, depuis le Havre, 5,378 milles marins ou 9,955 kilomètres : 126 milles du Havre à Southampton, 3,635 milles de Southampton à la Barbade, 812 milles de la Barbade à Jacmel, 255 milles de Jacmel à Kingston et 550 milles de Kingston à Colon. Le navire n'a filé, en moyenne, que 12 milles à l'heure, et nos escales nous ont retenus deux jours. Avec un steamer de course, nouveau style, on pourrait faire le trajet en douze jours. On le fera.

Christophe-Colomb, le 21 *février.*

Le 17 février, dans la matinée, nous arrivons dans la baie de Limon, à l'entrée de laquelle se trouve l'île de Manzanillo qu'un petit bras de mer sépare de la terre ferme. La ville de Colon est bâtie sur la côte septentrionale de l'île. La baie a 35 kilomètres carrés de superficie et une profondeur de 9 mètres, dans la partie où vient déboucher le canal ; elle forme un vaste entonnoir, bordé de récifs de corail, où les flots verts, jaunis par la vase, viennent se briser en tamisant une poussière d'écume. Une vingtaine de navires, parmi lesquels la frégate des Etats-Unis, le *Tennessee*, sont à

l'ancre dans la baie. Tous ont hissé leurs pavillons, et la musique du *Tennessee* nous envoie les sons de *la Marseillaise*. Les wharfs (jetées en bois où vont se remiser et se décharger les navires) sont couverts de monde. Nous abordons. M. Charles de Lesseps saute à bord du *Medway* et vient embrasser son père ; il est suivi d'une foule enthousiaste, dans laquelle s'est glissé un noir pickpocket, qui aurait encore des leçons à recevoir de ses frères blancs, car il se fait prendre honteusement la main dans la poche du délégué de Marseille. Une deputation s'avance à la rencontre de M. de Lesseps. Elle est précédée de deux charmantes jeunes filles, l'une blonde, vêtue d'une robe bleue avec une écharpe rouge et blanche : c'est la France ; l'autre, brune, robe jaune, écharpe rouge et bleue : c'est la Colombie. Elles offrent des bouquets à l'illustre voyageur, en lui souhaitant la bienvenue, puis le cortège se dirige vers Christophe-Colomb. Ici, je suis forcé d'ouvrir une parenthèse topographique.

Les wharfs de Colon où nous avons débarqué forment une avancée dans la baie ; de là, en laissant Colon à gauche et en faisant un demi-cercle de 200 à 300 mètres, on va au terre-plein ou au môle construit par la Compagnie, et à l'extrémité duquel s'élève, faisant face à l'embouchure du Canal, la statue de Christophe-Colomb, cadeau de l'impératrice Eugénie. Ce terre-plein occupe la place d'un vaste et infect marécage de 1,200 hectares de superficie, qu'il a fallu combler. Ça été une dépense considérable, mais une dépense nécessaire. Non seulement le terre-plein protège et assainit l'embouchure du Canal, mais encore, il est devenu la base des opérations de la Compagnie. Elle y a construit, parallèlement à la côte, deux larges rues et un boulevard, auxquels des rangées de palmiers fourniront leur ombrage quand ils auront poussé, et où circule une brise à peu près fraîche. Les maisons, construites en bois, à un étage et recouvertes en tôle ondulée, avec une verandah, et largement espacées, sont occupées par les bureaux et les logements du personnel ; tout au bout sont deux élégants chalets où se logent les ingénieurs et les employés supérieurs que leurs fonctions obligent à circuler entre Colon et Panama, et qui pourraient servir au besoin de sanitorium. Plus tard, quand le Canal sera ouvert, le terre-plein changera probablement de caractère : il se remplira d'établissements commerciaux et maritimes, et les emplacements y coûteront cher. En attendant, le boulevard Christophe-Colomb rappelle la promenade des Anglais à Nice, avec une quinzaine de degrés en plus : il y en a bien 35 !

Cependant, une nouvelle députation, ayant à sa tête un orateur délégué par les employés de la Compagnie, vient à la rencontre de M. de Lesseps. L'orateur prononce un discours, que les visiteurs non encore acclimatés trouvent peut-être un peu long. M. de Lesseps répond avec son brio accoutumé, et nous arrivons au bruit des hourrahs à Christophe-Colomb. Notre délégation s'est augmentée de deux nouveaux membres, M. Bigelow, ancien ministre des Etats-Unis à Paris, délégué de New-York, et M. Appleton, délégué de Boston. Quelques visiteurs distingués se sont joints à eux ; l'amiral Carpenter, de la flotte de S. M. Britannique ; le colonel Talbot ; le duc de Sutherland, arrivé à bord de son yacht ; l'amiral américain Jewett et son état-major ; le consul général de France à Panama, M. Lavieille ; le vice-consul de France à Colon, M. Boulanger ; M. Rousseau, délégué du gouvernement français pour inspecter les travaux du canal ; l'évêque de Costa-Rica, Mgr Thiele, etc.

Dans l'après-midi, je reviens de Christophe-Colomb à Colon. Quoique les deux localités se touchent, elles ne seraient pas plus différentes d'aspect si elles étaient séparées par un millier de kilomètres. Christophe-Colomb est tout battant neuf et convenablement entretenu. Colon, au contraire, est un trou infect ; l'expression n'est pas trop vive. En comparaison, les repaires de juifs de la Russie blanche, Toulon, Gênes, Naples, le vieux Stamboul, mériteraient des prix de bonne tenue et de propreté.

Cependant Colon a eu l'avantage d'être presque entièrement incendié l'année dernière, dans le paroxysme d'une révolution locale, et on est en train de le rebâtir. Ordinairement l'incendie purifie et assainit ; ici, il a créé simplement des dépôts de décombres et d'immondices au milieu d'un marécage. Deux ou trois larges voies garnies des rails du chemin de fer de Panama, et où les trains circulent librement, en avertissant les passants de se garer par le tintement continu d'une cloche ; dans l'espace que les rails laissent libre, des ornières profondes coupées d'intervalle en intervalle par des mares d'une boue épaisse, où les mules attelées aux haquets enfoncent jusqu'au ventre ; d'étroits trottoirs en planches, bordant des maisons bâties en bois pour la plupart, et assises sur des cubes en maçonnerie ou de simples pilotis fichés dans le marais ; de grands espaces vidés par l'incendie, où s'accumulent, dans l'eau stagnante des pluies, des débris de toute sorte : poutres noircies, tôles de toiture tordues par le feu, débris de vaisselle et bouteilles cassées ; voilà Colon. Quelques maisons peintes de couleurs vives ont un aspect plaisant à l'œil ; mais il ne faut pas s'en approcher de trop près. Comme il n'y a ni égouts, ni service de voirie d'aucune espèce, comme les water-closets y sont absolument inconnus, on jette, dans le marais du dessous ou dans les décombres d'à côté, tous les détritus et toutes les ordures. Les grenouilles se plaisent dans la partie liquide de ces mares verdâtres, les rats infestent la partie solide, les serpents de la forêt, qui commence où Colon finit, y viennent chasser grenouilles et rats ; des myriades de moustiques s'élèvent de ces régions inférieures pour se répandre dans les habitations, généralement dépourvues de vitres, et y chercher leur subsistance. Colon n'en est pas moins un centre de population fort animé, et, quoiqu'on n'y compte guère que 3,000 habitants de toute origine et de toutes couleurs, la circulation des hommes et des marchandises y égale celle des quartiers les plus vivants de nos ports. De vastes magasins-bazars s'y sont improvisés et multipliés depuis l'ouverture des travaux du canal. On y vend, en espagnol, en anglais, en français, en italien, en chinois, les marchandises les plus variées. Voici, par exemple, la *Boston Ice Company* qui vous offre, au choix, de la glace, du bois de construction, des clous, de l'huile, du vin, de l'eau-de-vie et des cigares.

Voici des colporteurs qui étalent, dans leurs boutiques roulantes, des mouchoirs de couleur suspendus à un cercle, et des bijoux faux ; voici des marchandes d'oranges, de bananes, de pâtisserie, de coco et de pain d'épices ; voici encore la série des hôtels (?), des restaurants et des bars. Il y a l'hôtel Central, l'hôtel du Commerce, l'hôtel des Cent-Villes d'Italie, l'hôtel du Héros de Caprera (*l'eroe di Caprera*), le restaurant de la Maison-Dorée ; il y a même un bar de tempérance, mais il est unique, et, hélas ! il est vide, tandis que les autres sont remplis. Je coudoie des nègres et des négresses aux cheveux crépus, des Indiens-Zambos aux cheveux lisses, à la peau jaune et portant aux oreilles de larges plaques de cuivre ; force métis, de toutes nuances ; je tâche de me préserver des trains de chemins de fer, des files de haquets, des chevaux lancés au galop par des nègres surexcités, des poutres et des planches que d'autres nègres transportent, en barrant le chemin, aux maisons en construction, et j'arrive à une vieille église espagnole, transformée en temple protestant, qui marque l'extrémité de Colon. A côté, se trouve une colonne éle-

vée à la mémoire de M. Aspinwall, le créateur du chemin de fer de Panama. Je reviens sur mes pas et j'aperçois, posé sur deux chaises, sans autre cérémonie, le long de la voie, un cercueil peint en rouge, qui attend le train pour être transporté au cimetière de l'hôpital. Personne n'y prend garde. C'est un colis comme un autre ! Ces colis-là sont nombreux à Colon, mais à qui la faute ? Si la nature y a accumulé les moyens de destruction, il faut avouer que l'homme fait tout ce qu'il peut pour aider la nature. Ai-je besoin de dire que la Compagnie du canal est sans pouvoir à Colon. L'assainissement de la ville dépend du Conseil municipal, lequel, comme tous les conseils municipaux des deux mondes, a bien d'autres affaires.

Le lendemain, jeudi 18, je vais, avec M. Ferdinand de Lesseps et les délégués des chambres de commerce, visiter l'hôpital de la Compagnie. Il est situé à l'extrémité de Colon, à une centaine de mètres au delà de la vieille église espagnole. C'est un grand parallélogramme en bois, bâti sur des cubes de maçonnerie, au bord même de la mer; les vagues viennent en battre les fondations. On y accède par un petit jardin rempli de palmiers. Il n'y a qu'un rez-de-chaussée et un étage. Les malades de la fièvre jaune et d'autres fièvres pernicieuses sont logés dans des annexes, séparées du bâtiment principal. L'hôpital contient 100 lits, dont 83 sont actuellement occupés, et il est tenu, — admirablement tenu, — par les sœurs de Saint-Vincent-de-Paul, au nombre de 8. La supérieure, coiffée de sa grande cornette blanche, nous en fait les honneurs. Nous visitons d'abord au rez-de-chaussée la salle des blessés et des amputés. Cette salle contient 20 lits largement espacés. Les tables de nuit et les cuvettes sont reluisantes de propreté, la brise de mer purifie continuellement l'atmosphère, les blessures se guérissent promptement. Au-dessus, c'est une salle de fiévreux. Les fièvres de toutes catégories sont, avec les dyssenteries et les insolations, les maladies dominantes. Chose curieuse ! Malgré ses conditions remarquables d'insalubrité, Colon est rarement ravagé par la fièvre jaune. Elle sévit, au contraire, presque en tout temps dans la baie. Les neuf malades que contient en ce moment l'annexe, sont des matelots, appartenant pour la plupart à un navire norvégien. Trop souvent, l'excès de travail, accompagné d'autres excès, amène le mal. L'élévation des salaires à Colon pousse les capitaines des navires marchands à surmener leurs équipages. Un matelot tombe malade de fatigue, il prend la fièvre jaune, et son absence impose un surcroît de besogne à ses camarades qui sont atteints à leur tour. C'est une horrible maladie, mais elle a le mérite, qui lui est commun, au surplus, avec les autres affections locales, de ne pas laisser languir le malade. « Il n'y a pas de malades à Colon, dit un proverbe indigène, il n'y a que des morts ». La fièvre jaune y est caractérisée par un gonflement monstrueux de la rate, le prognatisme de la face, l'injection sanguinolente de l'œil. Quand l'albuminerie se déclare, le malade est perdu. Il en meurt ordinairement un sur deux. On a beaucoup disserté sur les causes de la fièvre jaune, et encore davantage sur ses remèdes; on m'assure qu'un médecin mexicain a réussi à découvrir le microbe qui la produit, et qu'un autre médecin cultive ce microbe à Panama et pratique des inoculations dont on vante le succès.

Dieu le veuille ! mais je crois qu'une constitution solide et un *self-government* sévère de nos appétits des deux sexes pourraient encore bien être un préservatif plus sûr de la fièvre jaune et de ses congénères. Nous visitons la lingerie et la pharmacie, tenues en bel ordre, comme le reste. C'est un hôpital modèle, mais qui revient cher. L'humidité et les termites rongent le bois et nécessitent d'incessantes réparations ; les salaires du personnel sont gouvernés par la loi de l'offre et de la demande, — cette loi d'airain, contre laquelle nos socialistes accumulent les anathèmes, mais dont les travailleurs masculins et même féminins ne se plaignent pas à Colon. Les blanchisseuses de l'hôpital, par exemple, sont payées à raison de 1 piastre 1/2, monnaie colombienne (6 fr. 60 c.), par jour. Il faut bien élever en proportion les frais de séjour à l'hôpital. Le prix ordinaire de la journée est de 1 piastre. La Compagnie pourvoit aux frais de maladie de ses employés, sauf à s'en faire rembourser s'il y a lieu ; le gouvernement de la Jamaïque se charge de ceux de ses nationaux, de toutes couleurs. En revanche, les malades de France ou des colonies françaises sont moins favorisés, et ils s'en plaignent amèrement au consul qui n'en peut mais. Quelques-uns se font porter sur un brancard au consulat. Il faut bien les envoyer à l'hôpital, sauf à débattre la question des frais avec les bureaux de la métropole, ces terribles bureaux ! C'est assez dire que l'institution d'une Société de secours mutuels, ou mieux encore l'établissement de succursales de Sociétés d'assurances contre les maladies et accidents, sans acception de nationalités, serait un bienfait à Colon. J'en dirai autant d'une Caisse d'épargne. Seul encore, le gouvernement de la Jamaïque se charge de recevoir les économies des travailleurs de cette colonie et de les faire passer à leurs familles. On m'assure qu'un bon nombre d'entre eux profitent de cette faculté et que l'envoi régulier des épargnes que l'élévation des salaires dans l'isthme permet de réaliser, a singulièrement contribué à populariser les travaux du canal et à faciliter le recrutement des travailleurs à la Jamaïque. Sur les 12,000 à 14,000 ouvriers actuellement employés par la Compagnie, au moins 10,000 proviennent de cette île. J'ai assisté, aujourd'hui dimanche, au payement des ouvriers à Christophe-Colomb, et le spectacle m'a paru de nature à rendre particulièrement sensible l'utilité d'une Caisse d'épargne. Ce payement se fait tous les quinze jours, en piastres colombiennes sonnantes. Un caissier et son aide sont assis à une table, sous la vérandah du magasin général. Les travailleurs, rangés en bon ordre par un policeman nègre, s'avancent à la file, leur bordereau à la main. On les paye, puis ils vont sur la place, où leurs créanciers les attendent, régler leurs dettes de la quinzaine ; ils empochent le reste, quand il y a un reste, et ne reparaissent dans les chantiers que le mardi. Que voulez-vous qu'ils fassent de leur argent et où mettraient-ils en sûreté leurs lourdes piastres, s'ils ne les confiaient au bar voisin. Mais une caisse d'épargne ne vaudrait-elle pas mieux ?

C'est le vendredi 19, deux jours après notre arrivée, qu'a commencé la série de nos visites aux travaux du canal ; en voici le programme :

VENDREDI, 19 FÉVRIER.

Excursion auprès de Colon.
Dérivation du Chagres au débouché de l'Atlantique.

SAMEDI 20.

Chantiers de dragages, de Colon au kilomètre 15.
Retour à Colon par le chemin de fer.

LUNDI 22.

Départ de Colon par le chemin de fer.
Chantiers de terrassement de Bohio-Soldado.
Chantier des transporteurs dans la plaine de Tavernilla.
Arrivée à Panama.

MARDI 23.

Dragages dans la baie de Panama.
Chantiers de constructions de dragues.
La Boca, débouché du canal dans le Pacifique.

MERCREDI 24.

Chantiers de Pedro-Miguel, Paraiso, Culebra, Emperador.
Retour à Panama.

VENDREDI 26.

Chantiers de las Cascadas, Haut et Bas-Obispo.
Emplacement du barrage du Chagres.
Chantiers de Santa-Cruz, Matachin, Gorgona. — Retuor à Panama.
En revenant à Colon, visite des ateliers de Bas-Matachin et des chantiers de San-Pablo.

Ce programme, que nous avons commencé à exécuter, ne dira pas grand'chose à nos lecteurs. Je tâcherai de le leur expliquer dans mes prochaines lettres. Mais, tout d'abord, — à en juger par ce que nous avons vu, dans nos deux premières excursions de vendredi et de samedi, — je suis charmé de dire que notre attente a été dépassée, et que, si l'entreprise du percement du canal de Panama présente des difficultés énormes, l'effort fait pour les vaincre est en proportion. Jamais œuvre plus colossale n'a été entreprise, jamais le capital et la science n'ont réuni et deployé un appareil aussi puissant pour venir à bout des résistances de la nature.

Panama, le 25 février.

Si le percement de l'isthme de Panama avait été entrepris à l'époque où florissait la peinture allégorique, voici de quelle façon un peintre, sachant quelque peu son métier, aurait pu figurer cette grande lutte de l'industrie humaine contre les forces brutes de la nature. D'un côté, un Géant monstrueux et rébarbatif, appuyé sur les derniers contreforts des Cordillères, ayant à ses pieds un fleuve débordant et des marécages empestés où grouillent les caïmans; un groupe de Mégères personnifiant la fièvre jaune, les diverses et funèbres variétés des fièvres paludéennes, la dysenterie, la dyspepsie et les autres implacables ennemis de la vie humaine; des forêts impénetrables où foisonnent les serpents et les insectes venimeux, le serpent corail. le serpent plume, le scorpion, la fourmi géante, sans oublier des nuées de moustiques sanguinaires. D'un autre côté, la Science, appuyée sur le Capital, lançant une armée de travailleurs, pourvue d'un matériel perfectionné contre le monstre et ses acolytes. Notons que je mets sur le premier plan la Science et le Capital. N'en déplaise à mes bons amis les socialistes, c'est bien la place qui leur appartient. Le Travail, proprement dit, ne vient qu'après, sur le second plan du tableau. Et permettez-moi à ce propos d'ouvrir une courte parenthèse.

Je voudrais que les contempteurs du capital vinssent visiter l'œuvre colossale qui s'accomplit en ce moment, grâce aux capitaux français, à 10,000 kilomètres de la France. Peut être comprendraient-ils à quoi sert ce parasite, et cesseraient ils de demander qu'on le supprime. Sans l'intervention libre et volontaire du capital, attiré par l'appât d'une juste retribution, comment le percement de l'isthme de Panama serait-il possible? Il a fallu réunir et il faut entretenir, pendant des années, dans un pays dépourvu de ressources, toute une armée de travailleurs et tout un arsenal d'outils et de machines. Sans doute, le canal est une œuvre productive. Selon toute probabilité, son revenu annuel couvrira et au delà les frais qu'il aura fallu faire pour le percer et le mettre au service du commerce du monde. Mais ce revenu ne pourra être réalisé qu'au bout de huit ou neuf ans. En attendant, qui fera l'avance de la construction, de l'installation et de la réparation des machines? Qui pourvoira aux frais de transport, de nourriture et d'entretien des travailleurs? En vain, on leur restituerait, comme le demandait récemment un honorable conseiller municipal de Paris, les droits de pêche, de chasse, de cueillette des fruits et des racines dont on les a abusivement dépouillés, l'exercice de ces droits primordiaux et imprescriptibles ne les ferait pas vivre vingt-quatre heures. Ils seraient réduits à s'entre-dévorer, comme les Indiens anthropophages, qui vivent encore, m'assure-t-on, dans les parties inexplorées de l'isthme. Qu'a-t-il donc fallu faire, avant tout, pour rendre possible l'exécution du canal? Il a fallu réunir un capital qui pourvût à l'avance des frais de construction et se chargeât des risques. Et ce capital indispensable, à qui l'a-t-on demandé? On l'a demandé à la multitude des gens laborieux et économes, — pour la plupart de petites gens! — qui ne dépensent pas tout leur revenu, et c'est en rassemblant et en associant toutes ces modestes épargnes de l'employé, du commerçant, de l'ouvrier, qu'on a pu constituer la plus grande entreprise industrielle de notre temps. Quand le socialisme sera capable d'en faire autant, je me convertirai au collectivisme, voire même à l'anarchisme.

Excusez, je vous prie, cette digression professionnelle, et essayons maintenant de nous rendre compte de l'emploi que la Compagnie du canal interocéanique a fait jusqu'à présent de son capital.

Quelques mots sur l'organisation de la Compagnie. Elle est dirigée à Paris par un Conseil d'administration présidé par l'infatigable (nous en savons quelque chose, nous qui l'accompagnons) M. de Lesseps, avec l'assistance d'un comité technique, composé de notabilités de la science et de l'industrie. Dans l'isthme, la direction des travaux est confiée actuellement à un jeune ingénieur déjà célèbre, M. Boyer, qui est en même temps le chef des services administratifs.

L'organisation est la suivante :

Onze divisions :

1° Division du secrétariat;

2° Division des bureaux techniques;

3° Division de la comptabilité générale et des caisses;

4° Division du matériel et des approvisionnements;

5° Division des ateliers;

6° Division des transports et opérations maritimes.

Divisions d'exécution :

1re division à Colon, de Colon au kilomètre 26,350.

2e division à Gorgona, du kilomètre 26,350 au kilomètre 44.

3e division à Emperador, du kilomètre 44 au kilomètre 53.600.

4e division à la Culebra, du kilomètre 53,600 au kilomètre 55.800.

5e division à Panama, du kilomètre 55,800 à l'extrémité du canal.

Chacune de ces dernières divisions est placée sous le gouvernement d'un ingénieur qui contrôle les opérations des entrepreneurs avec lesquels la Compagnie a traité pour l'exécution des travaux, et qui dirige en même temps ceux que la Compagnie exécute elle-même en régie. Au début, la Compagnie avait commis la faute de confier à une seule entreprise l'ensemble des travaux du canal. L'expérience n'a pas tardé à lui démontrer que le monopole ne vaut pas mieux en matière de travaux qu'en toute autre; elle a morcelé l'entreprise et elle a fait appel à la concurrence des entrepreneurs. Seulement elle est tombée d'un excès dans un autre. Après avoir trop concentré le travail, elle l'a trop divisé. Les entrepreneurs, trop nombreux, se gênaient mutuellement, surtout quand il s'agissait du transport

des déblais; ils ne possédaient pas toujours, non plus, les ressources nécessaires; quelques-uns étaient obligés de recourir à l'assistance des banquiers de l'isthme, gens secourables et pleins de philanthropie, mais qui ont le sentiment de la valeur de leur argent et ne le prêtent pas volontiers à moins de 2 0/0 par mois. D'autres demandaient même à la roulette, qui fleurit à Panama à titre d'institution gouvernementale et fiscale, les ressources que leur refusaient les banquiers, et chacun sait ce que vaut la roulette considérée comme institution de crédit. Aujourd'hui, ces écoles ont porté leurs fruits. La Compagnie a traité avec de grands entrepreneurs, parmi lesquels je citerai M. Villard, bien connu par ses travaux de chemins de fer en Russie, en Italie, au Brésil, etc., M. Lillaz, auteur du barrage de Suresnes, qui ont amené avec eux un personnel d'élite et qui s'appuient sur de puissantes institutions financières. Actuellement, il y a encore vingt-sept entrepreneurs dans l'isthme; mais ce nombre sera probablement réduit à moins de moitié d'ici à la fin des travaux. La Compagnie se charge de leur fournir ou, pour mieux dire, de leur louer le matériel à des conditions spécifiées dans les contrats, et ce matériel est véritablement formidable. Aux adversaires systématiques de la Compagnie qui lui demandent aigrement ce qu'elle a fait de l'argent de ses actionnaires et de ses obligataires, je conseillerai d'employer leurs prochaines vacances à un petit voyage à travers l'isthme; ils seront pleinement édifiés sur cette question qui éveille à un si haut point leur sollicitude, et peut-être finiront-ils par être émerveillés, comme nous le sommes nous-mêmes, du nombre et de la puissance de l'outillage, de l'étendue et de la perfection des installations que la science, assistée du capital, a accumulés sur ce point reculé et naguère presque désert de notre globe.

A tout seigneur tout honneur. Au premier rang figurent les machines d'attaque, dragues et excavateurs de tous modèles et de toutes provenances. Je voudrais pouvoir emprunter la plume de notre savant et aimable collaborateur, Henri de Parville, pour vous décrire ces ingénieux mécanismes, qui ont remplacé avantageusement la pioche et dont la puissance va croissant tous les jours. Chacun a pu voir d'ailleurs des dragues fonctionner dans nos ports. Ce sont de simples bateaux pourvus d'une série de godets rattachés par une chaîne et animés d'un mouvement circulaire, qui creusent le sol détrempé et déversent le produit de leur travail tantôt dans des chalands ou des bateaux à clapets, tantôt dans des couloirs qui le portent sur les berges ou dans des trains de vagons. Il y a vingt ans, la plus forte drague employée au creusement du canal de Suez n'enlevait guère que 1,000 mètres cubes par jour; il y en a aujourd'hui à Panama qui font régulièrement 4,000 mètres, et qui vont même jusqu'à 7,000 quand le terrain est favorable. En déduisant les interruptions causées par le dérangement des machines, on peut compter sur un chiffre moyen de 3,000 mètres cubes. C'est l'équivalent du travail de 1,000 ouvriers armés de la pioche, et même quelque chose de plus, car sous le climat énervant de l'isthme, l'ouvrier le plus vigoureux ne peut extraire plus de 2 mètres cubes 1/2 par jour. Mais, la drague ne peut fonctionner que dans l'eau, et lorsque le lit du canal a acquis déjà une profondeur suffisante, — environ 3 mètres, — pour la porter. Jusqu'à ce que cette profondeur soit atteinte, on emploie des excavateurs. L'excavateur n'est autre chose qu'une drague à sec. La plupart portent, comme la drague, une chaîne de godets; d'autres ne portent qu'un seul et énorme godet, armé de trois dents ressemblant à des défenses d'éléphant, avec lesquelles ils arrachent d'une seule emprise un mètre cube de terre qu'ils déversent, par un mouvement de bascule, dans des vagons ou sur la berge; d'autres encore, que nous verrons fonctionner au chantier de Tabernilla, sont pourvus de « transporteurs », tabliers mobiles qui portent les matériaux d'extraction à 50 ou 60 mètres de distance. Dragues et excavateurs ne peuvent toutefois être utilisés que dans le sol meuble ou désagrégé. Le roc ou les terrains pierreux exigent l'emploi préalable des perforatrices, de la poudre et de la dynamite. Heureusement, la plus grande partie du parcours du canal est occupée par des couches de terrains argileux; on ne rencontre la roche dure que sur les seuils de la traversée de l'isthme.

Cependant, ces machines d'attaque, qui constituent en quelque sorte la grosse artillerie chargée de trouer la cuirasse de l'isthme, ne forment que la plus faible portion du matériel. Il faut, pour imprimer le mouvement aux 32 dragues et aux 82 excavateurs qui existaient dans l'isthme au commencement de cette année, comme aussi pour emporter les produits de leur travail, près de 300 locomotives, locomobiles et machines mi-fixes; 16 bateaux à clapets, c'est-à-dire à fond mobile, construits sur le modèle de ceux dont le célèbre Carrier se servait pour engloutir dans la Loire les ennemis de la liberté, de l'égalité et de la fraternité; des milliers de wagons et wagonnets, circulant sur près de 500 kilomètres de chemin de fer à voie large ou étroite. Ce n'est pas tout. Il a fallu établir des ateliers de réparation et même de construction pour les outils et les machines; et des hôpitaux, autrement dit d'autres ateliers de réparation, pour les hommes; il a fallu bâtir des logements sains et confortables pour l'armée industrielle qui allait, pendant de longues années, se livrer aux plus durs travaux dans ce dangereux repaire des fièvres, où l'homme blanc, rouge, brun ou même noir, qui commet l'imprudence de coucher à la belle étoile, court le risque de ne point se réveiller. Tout cela a été fait, et j'ajoute *de visu* bien fait, grâce au concours de la science et du capital, sans oublier le dévouement et la foi à une grande œuvre. Rien qu'en additionnant les pouvoirs des moteurs mécaniques concentrés sur le parcours du canal, on obtient une force équivalente à celle d'un demi-million d'hommes; joignons-y la masse de travail accumulée dans les installations des hommes et des machines, et vous aurez une idée de ce qu'a dû coûter la simple préparation à l'œuvre du percement de l'isthme (1).

Il est vrai que cette préparation constitue une bonne part du travail à accomplir. Un ingénieur expérimenté qui a fait la campagne de Suez me disait: — En admettant même que nous n'eussions pas encore enlevé un seul mètre cube de terre, nous aurions fait déjà un bon tiers de notre besogne. Nous sommes aujourd'hui à Panama au point où nous étions à Suez en 1865, quatre ans avant l'ouverture du canal. — J'ajoute que les frais de cette préparation colossale ont été réduits autant qu'ils pouvaient l'être, grâce à l'esprit et aux pratiques libre-échangistes de la Compagnie. Je remarque cependant, dans son matériel et ses installations, un

(1) Voici, d'après une note publiée par la Compagnie l'état du du matériel existant dans l'isthme au 1er janvier 1886 :

Dragues, 32; hopper-barges à vapeur, 10; bateaux à clapets, 16; porteurs à pont fixe, 26; chalands, 103; débarquements flottants, 4; remorqueurs, 23; excavateurs, 82; locomotives, 163; longueur de grande voie de 1m515 d'écartement, 31? kilomètres; grands vagons de terrassements de 6 mètres cubes, 2,1?2; grands vagons de terrassements de 4 et 3 mètres cubes, 2,530; grands vagons pour transports, 1,576; vagonnets à voie étroite, 6.723; longueur de voie de 0m50 d'écartement, 175 kil. 325 mètres; transporteurs de déblais, 20; locomobiles et machines mi fixes, 129; pompes diverses, 468; gros tuyaux pour transports de déblais, 6,000; grands ateliers, 3; ateliers de sections 9.

A ce matériel existant il faut ajouter, en cours d'exécution ou d'expédition . 8 dragues, 34 excavateurs, 8 locomotives et 5,500 gros tuyaux pour transports de déblais.

bon nombre d'articles de provenance française. Ce qui prouve, pour le dire en passant, que nos industriels, qui sont hors d'état, comme chacun sait, de soutenir en France la concurrence anglaise, belge, allemande ou américaine, la soutiennent parfaitement à Panama. D'un autre côté, la confiance de la Compagnie dans l'efficacité du principe de la concurrence lui a épargné encore la grosse dépense de la création de magasins d'approvisionnements de tout genre à l'usage de son personnel. On disait à M. de Lesseps : Quoi ! vous allez rassembler, dans un pays presque désert et dépourvu de ressources, une armée de 15,000 ou 20,000 travailleurs, et vous ne songez pas à pourvoir à sa subsistance ; vous ne vous occupez pas des moyens de la nourrir et de la vêtir. Ne l'exposez-vous pas à une catastrophe dont la seule pensée fait frémir ? Vos travailleurs mourront de faim, ou tout au moins ils seront exploités par des monopoleurs sans vergogne qui leur feront payer au poids de l'or les premières nécessités de la vie. — A quoi M. de Lesseps se contentait de répondre : Un des articles de mon traité avec le gouvernement colombien stipule qu'il ne sera point prélevé de droits de douane dans l'Isthme, pendant toute la durée des travaux du canal, et que le commerce y sera absolument libre.

J'ai fait en Egypte l'expérience de la liberté du commerce, j'avais rassemblé là, en plein désert, des milliers d'hommes, sans me préoccuper le moins du monde de les nourrir. Je me contentais de les payer. Eh bien ! la liberté du commerce a été la manne qui les a nourris. Ils n'ont jamais manqué de rien. Soyez tranquilles, ils ne manqueront de rien à Panama. — Et ils ne manquent de rien en effet. La liberté a attiré dans l'isthme des marchands, des hôteliers, des boutiquiers, de tous les points du monde, des Italiens, des Allemands, des Chinois, avec des provisions de toute sorte et de toute provenance. J'ai dîné pour une piastre (4 fr.) à l'hôtel de la Marine, à Panama, aussi bien que j'aurais pu le faire dans le meilleur des « bouillons » ; j'ai acheté dans un magasin composite une demi-douzaine de cravates pour 2 fr., et on m'y offrait un pantalon digne de la Belle-Jardinière pour 4 fr. M. de Lesseps n'avait-il pas raison d'avoir confiance dans la liberté du commerce ?

Le recrutement du personnel s'est opéré sans plus de difficulté que son approvisionnement. Cependant, n'était-ce pas un problème ardu que celui de constituer toute une armée de travailleurs, avec son état-major d'ingénieurs et d'administrateurs, ses cadres de conducteurs de travaux et d'employés dans un pays dépourvu de tout ce qui rend la vie facile et agréable, où la moindre imprudence, le moindre écart de régime est payé de mort et auquel la construction du chemin de fer de Panama avait valu une réputation funèbre ? Ne disait-on pas, — et peut-être disait-on vrai, — que chacune des traverses de la voie, bien plus facile à construire cependant qu'un canal, recouvrait le cadavre d'un ouvrier chinois ? Eh bien ! malgré cette histoire ou cette légende, l'état-major et les soldats se sont présentés en foule. Ç'a été tout d'abord un personnel passablement mêlé d'aventuriers et de déclassés ; mais peu à peu le bon grain s'est séparé de l'ivraie, et aujourd'hui aucune Compagnie ne possède un état-major plus distingué et plus dévoué. Elle emploie 670 Européens, dont 530 Français, sans parler des entrepreneurs et de leur personnel (1). Un bon nombre d'entre eux ont été à Suez, et ils le rappelaient, non sans fierté, à M. de Lesseps, qui allait serrer la main à ces vieux compagnons de travail.

D'autres sont venus du Sénégal, d'autres arrivent du Brésil conduits par un ingénieur d'élite, M. Bonnafous ; un foreur de puits a été au Saint-Gothard ; presque tous ont appartenu à ces bandes de « cheminaux », comme ils se plaisent à se nommer, qui ont construit les chemins de fer des deux mondes. Je rappellerai à ce propos que les capitalistes, les ingénieurs, les conducteurs de travaux et les ouvriers français ont joué, dans la construction des chemins de fer de l'Europe orientale et méridionale et de l'Amérique latine, un rôle dont ils peuvent s'énorgueillir à bon droit. En Russie, en Autriche, en Italie, en Espagne, au Brésil, ils ont été les initiateurs de ce progrès, qui est en train de changer la face du monde, et ce n'est vraiment pas leur faute s'il a été si lent à se réaliser en France. Les soldats n'ont pas manqué à cet état-major et à ces cadres accoutumés de longue main à lutter avec la nature et à la vaincre ; il n'a pas été nécessaire de recourir à la conscription ou au service obligatoire pour les recruter ; ils sont arrivés d'eux-mêmes, et ils arrivent tous les jours en nombre croissant de la Jamaïque, de la Barbade, de la Colombie, du Venezuela, des Etats-Unis ; il en viendra au besoin de la Chine et de l'Inde (2). Il a suffi de leur promettre un bon salaire, et, chose plus rare, de tenir cette promesse. J'ajoute que la concorde la plus parfaite règne parmi ce monde bigarré d'hommes blancs, jaunes, bruns ou noirs. Point de rixes, rarement une querelle. Chacun s'occupe de son affaire et gagne paisiblement son salaire. Une seule fois, le sang a coulé dans un chantier, à la Culebra. Des soldats colombiens y sont venus fusiller à bout portant de pauvres nègres de la Jamaïque qui s'étaient montrés peu respectueux pour les uniformes dépenaillés de ces défenseurs de l'ordre. Depuis, les soldats et la police n'ont plus paru dans les chantiers et l'ordre s'y est maintenu de lui-même.

Maintenant que vous avez un aperçu général du ma-

---

(1) Voici l'état numérique du personnel européen, agents classés et temporaires, au 25 février 1886 :

Agents classés : 318 Européens, dont 278 Français. Moyenne des appointements par mois : 236 piastres 18 (la piastre = 4 fr.)

Agents temporaires : 352 Européens, dont 252 Français. Moyenne des appointements : 125 piastres 51.

Total : 670 Européens, dont 530 Français.

La moyenne des appointements est calculée d'après le traitement de tous les Européens indistinctement.

La moyenne générale des appointements, tant pour le personnel classé que pour le personnel temporaire, pour les Européens, serait donc de 180 piastres 82 par mois.

(2) Statistique des ouvriers employés actuellement et importés dans l'Isthme en 1885 :

1° Ouvriers employés par section et par jour moyen, pendant le mois de janvier 1886, par 27 entrepreneurs, dans les chantiers de Colon, Gatun, Bohio, Tabernilla, San-Pablo, Gorgona, Matachin, Obispo, Emperador, Culebra, Paraiso, La Boca : 410,194.

Les chantiers qui en occupent le plus grand nombre sont : la Culebra 1899; Emperador, 1,991 ; Obispo, 1,029 ; Colon, 1,052.

A cette armée d'ouvriers, employés par les entrepreneurs, il faut joindre 4,411 ouvriers employés en régie par la Compagnie, parmi lesquels 1,043 sont occupés dans les ateliers au montage de l'outillage a rivant dans l'Isthme, à la réfection ou à la réparation des diverses pieces de machines, à l'entretien de l'ensemble du matériel.

Les ouvriers en régie sont encore occupés à Christophe-Colomb et Gatun au service des bureaux ou des magasins, à l'entretien des bateaux de service du port, chaloupes à clapets et dragues, aux divers mouvements du port, déchargement ou autres, à la charge de la Compagnie, enfin à l'entretien et à la police du campement.

Dans toutes les autres sections, ces ouvriers sont chargés du service des bureaux, de l'entretien des bateaux de service, des écuries, des voies de communication ou du campement, et enfin de toutes les opérations techniques, implantations ou levée de plans et profils.

Total des ouvriers employés en janvier : 14,605.

2° Travailleurs importés dans l'Isthme en 1885 : Jamaïcains, 9,006; Carthaginois, 141; Barbadiens, 1,344; Sainte-Lucie, 495; Vénézuéliens, 272; Martiniquais, 800; Cubains, 275; Nouvelle-Orléans, 542. Total : 12,875.

tériel et du personnel de l'armée industrielle que la Compagnie a rassemblée dans l'isthme, allons, si vous le voulez bien, voir cette armée à l'œuvre.

Ce sera l'objet de ma prochaine lettre.

G. DE MOLINARI.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir »

Nous avons reçu par le courrier des Indes occidentales, une nouvelle série des notes de notre correspondant sur le voyage de M. Ferdfnand de Lesseps.

Les premières notes, que nous avons reçues et données, s'arrêtaient à la date du 10 février. Celles dont nous commençons aujourd'hui la reproduction reprennent à la date du 17 février.

La lacune qui existe entre ces deux envois est due au jeu des courriers. qui, s'acheminant par des voies différentes, ne parviennent toujours pas suivant leur ordre d'envoi. Nous nous proposons donc de résumer ultérieurement, dès que nous l'aurons reçue, la période du 10 au 17 février du *Journal* de notre collaborateur, afin que nos lecteurs n'aient aucune interruption dans le récit du voyage du « grand Français ».

En rade de Colon, 17 février.

Le *Medway* entre en rade de Colon à dix heures et demie du matin. A son passage, un navire de guerre américain salue notre vapeur en jouant la *Marseillaise.* Un canot à douze rameurs, monté par le capitaine, se détache de la frégate américaine et vient vers le *Medway*; mais nous sommes en pleine manœuvre et l'officier ne peut pas monter à bord. Une seconde chaloupe, portant les pavillons colombien et français, cherche aussi à nous accoster, mais en vain. Elle est montée par le consul général de France à Panama, M. La Vieille, et par MM. Charles de Lesseps, Martin et Boyer, qui sont forcés de n'échanger que des saluts et de regagner le wharf en attendant que notre manœuvre soit terminée.

Dès que les amarres sont lancées et que nous sommes rapprochés du quai, M. Charles de Lesseps arrive le premier à bord : le père et le fils s'embrassent avec effusion.

Deux jeunes filles se présentent ensuite ornées d'écharpes l'une aux couleurs colombiennes, l'autre aux couleurs françaises. Elles remettent un superbe bouquet à M. Ferdinand de Lesseps et lui souhaitent la bienvenue,

Colon, 17 février.

En quittant le *Medway*, nous nous rendons au wagon de la Compagnie du *Panama Rail Road*, au milieu d'un peloton des milices colombiennes formant la haie.

A notre groupe de voyageurs français se joignent l'amiral Carpenter, de la marine royale anglaise, et le colonel Talbot qui, de la Jamaïque, ont tenu à venir jusqu'à Colon pour voir les travaux du canal.

Le duc de Sutherland, qui est parti de Kingston sur son yacht, n'est pas encore des nôtres : l'état de la mer qui était très forte, l'a retardé. MM. Villard et Lillaz, entrepreneurs, et M. Bonnafous, ingénieur de la Compagnie, nous accompagnent.

Nous descendons à l'entrée du terre-plein, création de la Compagnie, et sur le quai qui le longe, un employé vient féliciter M. Ferdinand de Lesseps. Il est accompagné d'une petite fille qui remet un bouquet au président, au nom du personnel.

En quelques minutes nous sommes à la « Résidence » C'est ainsi qu'on nomme deux grands chalets en bois, bâtis à l'extrémité du terre-plein. Ils sont simples, très pratiques et largement rafraîchis par le vent du large, comme le sont, d'ailleurs, tout le terre-plein, les habitations des employés, les magasins et les ateliers.

A la Résidence, nous trouvons M. Rousseau, l'envoyé du gouvernement français, l'évêque de Panama, M. de la Servette, et divers hauts fonctionnaires du canal.

Bientôt nous sommes installés. La délégation des Chambres de commerce est logée dans le chalet le plus avancé sur le terre-plein. M. de Lesseps habite celui qui est le plus rapproché des bureaux et des maisons du personnel.

Le panorama dont nous jouissons est magnifique. Nous avons sous les yeux la rade entière et, à notre gauche, le bassin de la Compagnie, qui précède l'entrée du canal. Dans la rade, 13 navires à voiles sont à l'ancre; 4 steamers américains sont à quai; aux wharfs un paquebot transatlantique et 3 voiliers norvégiens sont amarrés. A chaque instant des trains sillonnent le terre-plein : ils apportent des blocs de pierres et des roches destinés à renforcer le musoir.

De ma fenêtre, je vois mettre la dernière main au piédestal de la statue de Christophe Colomb protégeant l'Amérique, statue donnée à la Colombie par l'impératrice Eugénie.

M. de Lesseps doit faire l'inauguration de cette statue avant de quitter Colon.

Nous profitons de l'après-midi pour errer un peu à l'aventure, les uns dans la vieille ville. les autres, auxquels je me joins, avec l'amiral Carpenter et le colonel Talbot, pour aller voir le canal.

Après avoir côtoyé des magasins, des ateliers, des forges, nous parvenons à l'atelier de réparations, situé au fond du bassin, et en face duquel débouche la grande voie qui, dans peu d'années, reliera les deux océans. Une drague est en ce moment au travail et décharge son déblai dans des clapets qui vont à tour de rôle le décharger au large.

Du point où nous sommes, on peut se rendre compte de ce qu'était autrefois la lagune déserte sur laquelle la Compagnie a édifié la nouvelle ville, assise sur un remblai de deux mètres de hauteur au-dessus du niveau des eaux.

L'amiral Carpenter dit textuellement, avec un accent qui exprime une forte et sincère satisfaction : « Quel gigantes-» que travail! et, aussi, quel travail utile! C'était la base » indispensable de toute opération; et on s'en est tiré avec » le plus grand honneur. »

A notre retour à la Résidence, nous recueillons les mêmes impressions sur les livres des autres voyageurs qui viennent de visiter le vieux Colon.

Le contraste est frappant, en effet, entre le marais où sont construites les habitations de Colon et le terre-plein où sont concentrées les demeures des employés de la Compagnie du Canal, les magasins, etc.

Ici, au lieu de ruelles sales et étroites, une belle voie, large de 15 mètres, bordée de cocotiers et de maisons en bois, bien espacées, au devant de laquelle se trouve le rivage dont le chemin de fer de la Compagnie fait le tour.

Le dîner est fort gai. Au milieu du repas, la *Marseillaise* se fait entendre. C'est une nouvelle gracieuseté de l'amiral américain Jouett, qui a envoyé la musique de son vaisseau-amiral.

Le dîner fini, une sauterie s'organise, grâce à l'excellente musique du *Tennessee.* Deux jeunes filles, un ingénieur de la Compagnie et un officier américain nous offrent le charmant spectacle d'une *Colomba* ou *Habanera*, danse du pays fort élégante, dans laquelle les couples se rapprochent, se mêlent et s'échangent sur un rythme animé.

Les uns causent pendant que les autres se divertissent. Un des délégués qui connaît M. Rousseau, échange avec lui ses impressions.

Je transcris cette fin de phrase de M. Rousseau, que j'ai entendue :

« C'est ici comme à Suez, au moment où commençait la période d'exécution des grands entrepreneurs. »

A dix heures et demie du soir, nous nous séparons.

M. Ferd. de Lesseps nous donne rendez-vous pour le lendemain matin, à neuf heures, pour aller voir l'hôpital.

« Notre première visite, dit-il, doit être pour les malades. »

Colon, 18 février.

Ce matin, visite à l'hôpital, où M. de Lesseps est reçu par la supérieure, sœur Thérèse, des Filles Françaises de la Charité.

Les installations sont admirablement comprises. L'hôpital, divisé en deux pavillons, est bâti sur pilotis, au-dessous desquels la vague circule librement : l'aération ne laisse donc rien à désirer. L'hôpital contient cent lits, qui sont à la disposition non seulement des employés et ouvriers de la Compagnie du Canal, mais encore des étrangers, des marins, même des indigènes, dont les cas présentent de la gravité.

Une des salles est affectée aux opérations chirurgicales, qui réussissent particulièrement bien. Il n'y a pas eu un seul exemple de « pourriture d'hôpital ».

Il n'existe pas à Colon de maladie spéciale dominante. Les malades accusent les mêmes variétés d'affections que dans nos hôpitaux de France.

L'après-midi est assez mouvementée. C'est d'abord l'entrée en rade du yacht du duc de Sutherland. Le noble visiteur est accompagné de Mme Blair et de sa petite fille âgée de dix ans environ, d'un jeune officier d'artillerie, aide-de-camp du gouverneur de la Jamaïque, et de la gouvernante de l'enfant.

Un peu plus tard, on nous signale l'entrée dans le port du vapeur *Colon* de la *Pacific Mail Company*, d'où débarquent M. Bigelow, délégué de la Chambre de commerce de New-York, ancien ministre des Etats-Unis à Paris; M. Nathan Appleton, délégué de Philadelphie, et M. Stanhope, correspondant spécial du *New-York Herald*.

A trois heures, M. Ferd. de Lesseps se rend à bord de la frégate *Tennessee* pour visiter l'amiral Jouett.

Le mouvement du port de Colon est très actif; il y a en moyenne 4 navires, vapeurs ou voiliers, qui entrent chaque jour et autant qui prennent la mer.

Colon, 19 février.

A huit heures du matin, commence la visite des travaux. Nous nous répartissons dans des *canal-cars*, petits wagonnets de service pour les inspecteurs de la voie, que quatre nègres manœuvrent au moyen d'une manivelle. Ce travail amuse énormément nos conducteurs ; nous avons beaucoup de peine à les empêcher d'aller trop vite.

M. Ferdinand de Lesseps est en tête sur le *Baby*, petite machine de huit chevaux, qui pousse devant elle un chariot pour quatre personnes, et qui est occupé par Mme Blair, le duc de Sutherland et M. Bigelow.

Nous visitons ainsi successivement l'atelier d'ajustage, une grande scierie, munis de tous les engins les plus complets et les plus perfectionnés, enfin les magasins où sont rangés en quantités considérables tous les approvisionnements, les rechanges. Ces importantes installations occupent une partie du terre-plein de Christophe Colomb créé et approprié par la Compagnie à l'entrée même du canal, du côté de l'Atlantique.

A notre retour à la Présidence, M. Ferdinand de Lesseps reçoit la visite de l'amiral Jouett, accompagné de tout l'état major du *Tennessee* et du *Brooklyn*, autre navire de guerre américain mouillé sur rade. L'amiral est fort aimable et très gai.

L'amiral Carpenter et le colonel Talbot viennent faire leurs adieux au Président. Ne pouvant disposer que de deux jours, ils s'étaient dirigés immédiatement sur Panama, d'où ils reviennent fort contents et très surpris de l'état d'avancement des travaux sur toute la ligne du canal dont ils avaient parcouru les principaux chantiers.

Nous devons nous mettre en route pour aller voir le chantier de la dérivation du Chagres. M. de Lesseps propose à l'amiral Jouett et à ses officiers de nous accompagner. L'invitation est acceptée, et nous voilà tous installés dans un wagon qui nous conduit à Fox River, point où la ligne du chemin de fer de Panama traverse le petit bras de mer qui sépare l'île de Manzanillo sur laquelle est bâtie la vieille ville de Colon.

Nous descendons du train pour nous embarquer sur sept canots pavoisés aux couleurs nationales colombiennes et françaises. Le premier canot porte M. de Lesseps, le duc de Sutherland. l'amiral Jouett, Mme Blair, Mlle et M. Bigelow et M. Charles de Lesseps.

Bientôt nous entrons dans l'embouchure du fleuve, dont la navigation est charmante. Le grand chenal est coupé par deux îles qui forment un ravissant paysage, garni sur les bords par la végétation épaisse et foncée des palétuviers.

Nous pénétrons dans la dérivation. La partie où nous sommes est creusée sur une longueur d'environ 600 mètres. La drague à long couloir à formé les cavaliers des deux côtés de la tranchée qu'une double palissade consolide. Ces déblais, déjà secs, dépassent le niveau de l'eau d'un mètre à peu près.

Ayant pris terre sur une langue qui forme batardeau pour le moment, nous entrons dans le chantier de terrassement à sec.

La nature du terrain, sur ce point, est assez variable ; elle n'offre pas de grandes difficultés. On nous a montré une colline d'argile grise, résistante, que l'on désagrège à la mine ; elle consiste en un sable très fin, mélangé d'une proportion assez faible d'argile, mais d'une homogénéité telle qu'on dirait de la roche schisteuse. Une fois le banc rompu, les morceaux portés à la décharge s'effritent sous l'action du soleil et de la pluie, se cassent facilement au choc du talon. Ce petit seuil sera enlevé à sec jusqu'à ce qu'on rencontre la marne qui se trouve à environ quatre mètres au-dessous du niveau de l'eau. Le moment venu pour le travail des dragues, le chantier sera attaqué des deux côtés, par la Boca et par Gatun, le canal et le Chagres permettant d'amener une drague de ce côté.

Nous montons sur le sommet de la colline, qui a été ainsi coupée, et nous apercevons alors les campements des ouvriers.

Ce sont des maisons en bois bien installées, élevées d'un mètre au-dessus du sol, sur des piliers en briques. L'air ici est très vif.

En haut de la colline, les nègres acclament M. de Lesseps dès qu'il apparaît. Ils ont dressé une petite hutte en feuilles de cocotier, sur laquelle est tendue une inscription ainsi conçue, tracée sur une bande de calicot : *A Lesseps, el hombre del progreso* (à Lesseps, l'homme du progrès). De ce point élevé, nous pouvons suivre, à l'œil, le vallon naturel que doit suivre la dérivation. A 500 mètres environ, une fouille est faite où l'on voit nettement la marne et l'eau affleurer : les dragues se trouveront en excellentes conditions de travail.

Demain, notre excursion sera particulièrement intéressante. Nous parcourrons, dans le Canal même, toute la partie déjà creusée par les dragues.

Colon, 20 février, dans le Canal.

Vers huit heures, le matin, nous nous retrouvons tous sur le quai de la Compagnie, dans le port d'entrée du Canal où nous montons à bord d'un remorqueur battant les pavillons colombien et français. Nous sommes suivis par quelques canots pris à la remorque pour passer dans le Rio Mindi, derrière lesquels viennent un canot à vapeur du *Tennessee*, avec l'amiral Jouett et le yacht du duc de Sutherland.

Quelques tours de la machine ne tardent pas à nous engager dans le Canal proprement dit.

Tout le monde éprouve une certaine émotion en se sentant sur les eaux que sillonneront, dans quelques années, des milliers de navires venant de tous les points du globe.

L'entrée du Canal est déjà fort large, mais elle n'a pas encore ses dimensions définitives qui seront de 500 mètres de large sur une longuenr de 3 kilomètres.

A notre droite, nous croisons la drague marine *Lesseps* qui coupe la pointe d'une langue de terre au débouché du Canal dans l'Atlantique, où la largeur déjà atteinte est de 200 mètres. A notre gauche, un grand vapeur, le *City of Glasgow*, est au mouillage.

A mesure que nous avançons, la voie se rétrécit jusqu'à 80 ou 100 mètres. Nous laissons à droite l'emprise de l'entrée par laquelle s'établira la communication maritime définitive, en enlevant une langue de terre laissée entre cette emprise et le Canal même où nous nous trouvons.

Plus loin, nous rencontrons, travaillant sur la gauche, en profondeur, la drague marine n° 5, appareil de 200 chevaux de force qui peut creuser, par journée de dix heures, 500 mètres cubes dans la roche et 1,600 à 2,000 mètres cubes dans le terrain mou. Notre flottille fait une courte halte pour nous permettre de visiter cette machine.

Dans cette partie, le canal est poussé à la profondeur de 7 mètres 50. A droite, une double palissade maintient les déblais dont la hauteur ne dépasse pas 2 m. 50 à 3 mètres. Ces palissades sont formées de pieux et de fascines. A gauche, la rive est plate. Les palétuviers sont au niveau de l'eau sur laquelle s'élèvent de temps à autres des vols d'ibis et de garcas.

Nous reprenons notre marche. Du kilomètre 2,100, une forte batterie de pieux borde la rive gauche jusqu'au kilomètre 2,500 et marque la limite de l'entrée-port du canal, qui est complètement terminée sur une longueur de 100 mètres à partir du point où la voie maritime prend sa largeur normale de 100 mètres.

Notre flottille y croise à sa gauche, une drague américaine à long couloir. De ce côté, la rive est formée par une terre solide et compacte, s'élevant de 1 mètre au-dessus de l'eau. De l'autre côté, une palissade maintient le talus, dont la hauteur atteint jusqu'à 3 mètres 50, et qui, par endroits, consiste en argile grise, semblable à celle que nous avons vue hier à la dérivation du Chagres.

Au kilomètre 3,440, une grande drague des entrepreneurs américains Huerne Slaven and Cᵉ nous fait un signal d'arrêt. Elle a laissé tomber, par le travers, une chaine à godets qui pourrait entraver la marche de notre remorqueur. Force nous est donc de transborder sur les canots, tandis que nous aurions pu, sans ce contre-temps, aller sans changement jusqu'au kilomètre 5.

Au kilomètre 4, nous rencontrons le Rio Mindi, dans le lit duquel sont garées deux petites dragues américaines, auxquelles on est en train d'adapter des couloirs. Ici, nous sommes aux chantiers dits du Mindi, où l'on doit excaver à sec un banc d'euviron 200 mètres cubes de roche.

La rivière est d'un aspect très souriant, avec de beaux ombrages de palétuviers.

Mindi.

A l'extrémité d'une courbe, qui nous ramène à l'axe du canal, nous apercevons le village de Mindi, placé sur de petites collines, au pieds desquelles passe, à notre gauche le chemin de fer de Panama, qui franchit la rivière sur un pont de pilotis.

Prenant terre, nous nous installons sur des wagons-plateforme qui nous transportent jusqu'au chantier.

Aux deux extrémités, on aperçoit le canal, car les dragues amenées sur le Chagres ont travaillé de part et d'autre (en amont et en aval). Les deux tronçons du canal ne sont séparés que par ce chantier du Mindi, long d'environ 1,200 mètres. Il se compose de deux parties bien distinctes : l'une, du côté de Colon, est un seuil dur à excaver, presque entièrement à sec; l'autre, du côté de Gatun, sera exécuté dans les mêmes conditions, tandis que la fraction intermédiaire pourra être aisément enlevée à la drague.

Le premier seuil, du côté de Colon, a une longueur de près de 200 mètres. La butte a été dérasée, et l'on ne tardera pas à procéder au creusement.

La partie réservée aux dragues n'a que 800 mètres et ne présente aucune particularité.

Le chantier du côté de Gatun est en pleine activité sur toute sa longueur. La colline, d'une hauteur de 20 mètres, est dérasée au niveau du sol. Le travail se fait en régie. Les déblais sont transportés à une distance de près de 500 mètres, dans la forêt voisine, au moyen de plans inclinés établis un de chaque côté. Une pompe centrifuge extrait les eaux d'infiltration.

En approchant de Gatun, le travail est poussé plus en profondeur; la tranchée a une dizaine de mètres de largeur et 3 mètres de creux. Pour le moment, le point sur lequel sont concentrés les efforts est d'établir la communication par eau entre Colon et Gatun.

Nous retrouvons le canal au kilomètre 6,800 et, réembarqués sur trois chaloupes à vapeur, nous filons rapidement sur Gatun. Dans cette section, le canal est creusé à ses dimensions définitives — 40 mètres de large à la ligne d'eau et 22 mètres au plafond. Les berges, de nature tourbeuse, se durcissent au soleil et à l'eau, sont parfaitement résistantes; elles sont protégées par des palissades et s'élèvent à 2ᵐ,50 ou 3 mètres. Le remous des bateaux ne semble avoir aucune action sur ces terrains : il ne s'indique que par de légères dentelures qui montrent que la rive a très bonne tenue.

Gatun.

Nous apercevons le campement de Gatun sur la rive droite du Chagres. Après avoir croisé une drague américaine à long couloir, nous barrons à droite, au kilomètre 9, pour entrer dans une boucle du Chagres que le canal coupe en cet endroit.

Ce fleuve, dont il est tant question lorsqu'on parle du canal de Panama, mesure ici 80 à 90 mètres de largeur, avec une profondeur presque constante de 9 mètres. Les eaux sont jaunes et chargées de limon. Les bords très boisés offrent un ravissant spectacle, un panorama varié à chaque instant par les sinuosités du fleuve, auquel une riche végétation de palmiers, de cocotiers, de palétuviers. etc., donne le riant aspect d'une rivière de parc.

Au sortir d'une double courbe en forme d'S, on découvre le *cerro* (pic) Trinidad. Un détour à gauche nous fait gagner la dérivation du Rio Trinidad. Ce travail, complètement

terminé, prend le Chagres au-dessus de Gatun, dans la courbe qu'il décrit avant de rencontrer le canal, et rend le fleuve à lui-même en aval de Gatun, d'où il va directement à la mer. Le canal est ainsi isolé du côté droit. La dérivation a reçu le nom d'un affluent du Chagres qu'elle absorbe et se distingue, par cette appellation, de la dérivation de la rive gauche du canal, à laquelle on a donné le nom de dérivation de Gatuncillo. La dérivation du Trinidad est large d'environ 35 mètres sur une longueur d'un peu moins de 2 kilomètres.

En continuant à descendre le Chagres, nous arrivons à un nouveau croisement du canal. Le passage de M. de Lesseps et de son expédition est signalé par l'explosion d'une vingtaine de mines tirées presque simultanément. Une souche tombe tout près de la chaloupe montée par le président.

Bientôt nous découvrons le village indien de Gatun établi sur la rive gauche du Chagres. Il se trouve maintenant sur une véritable île, le canal ayant coupé la boucle au sommet de laquelle se trouve le village.

Rien de plus curieux que cet assemblage de maisonnettes carrées aux toits de feuilles de palmier blanchies par le soleil. Les cases les plus rapprochées du fleuve sont bâties sur des pilotis faits en branches de bambous, comme l'est aussi la case elle-même. Des Indiennes, en long peignoir blanc, vont et viennent autour de nous ; des enfants complètement nus jouent avec les pirogues sur les bords du Chagres.

Nous visitons la dérivation du Gatuncillo qui doit isoler le canal du côté gauche et déverser les eaux de cette rivière dans la Boca Grande, près de Colon.

Notre promenade nous amène au campement de Gatun, installé sur un cerro assez élevé. Comme toutes les installations de ce genre que nous avons déjà vues, ce campement est fait d'une façon très pratique : maisons en bois, exhaussées au-dessus du sol par des piliers en briques, aération parfaite. Du sommet de cette colline, le panorama est magnifique. A nos pieds, le chemin de fer et le Chagres; l'îlot formé par le village indien et le canal; à gauche, la dérivation du Gatuncillo ; au fond le cerro Trinidad ; tout cela émaillé de dragues, de wagons, de machines en travail, pour nous rappeler la grandeur de l'œuvre qui marche à grand pas vers sa réalisation.

De Gatun à Caimito et retour.
20 février 1886.

Après le déjeuner, notre petite troupe reprend place dans les chaloupes pour remonter plus avant le cours du Chagres.

A l'intersection du canal et du fleuve, nous rencontrons deux énormes dragues américaines à long couloir travaillant au confluent du fleuve et du canal, l'une à droite, la *Ville-de-Paris*, l'autre, à gauche, la *M.-N. Slaven*. De temps en temps, par les dépressions des berges, nous apercevons de vastes prairies couvertes de *grama*, plante qui fournit, avec le *zacatin*, un excellent fourrage.

Nous dépassons, sur la rive droite, un débarcadère pavoisé aux couleurs françaises. Une inscription placée au-dessus des branches de palmiers nous apprend que nous sommes à *Puerto Nuovo*.

Près de là se trouve *Calle Bruja*, village indien composé d'une dizaine de cases en bambous. Les enfants, les vaches, les cochons s'ébattent dans des prairies de grama, rappelant presque comme aspect nos herbages normands, mais où les pommiers sont remplacés par les bananiers, les palmiers et les *celibas*, arbres gigantesques, au tronc blanc comme le hêtre et dont le sommet touffu et élevé couvre un grand espace.

Nous passons ensuite devant Caimito, petit village situé au kilomètre 16, dont les cases bâties sur une petite colline dominent une partie du canal qui se confond avec une partie du Chagres. En tournant à droite, nous nous trouvons près de la drague *Ville-de-New-York*, qui travaille à l'avancement du canal dans la direction de Panama. Ce puissant engin est muni d'un couloir double, qui forme les cavaliers des deux côtés à la fois. Sa force est de 300 chevaux ; avec ses énormes godets d'une capacité chacun de 1 mètre cube, il peut extraire 6,000 mètres cubes en vingt-quatre heures.

Nous montons sur cette drague à laquelle un accident se produit sous nos yeux : une des barres formant maillon de la chaîne à godets s'est brisée. Nous assistons à la réparation : une barre de rechange est placée en vingt minutes; et aussitôt après l'appareil recommence à travailler. Cette drague a été amenée au kilomètre 16,100 toute montée par le Chagres ; elle a suivi le chemin que nous venons de parcourir et a pu ainsi se mettre à l'œuvre du côté de Panama. Il a été procédé de même pour la drague *Dingler*, que nous apercevons fonctionnant du côté de Gatun, à la rencontre de la drague *E. A. Slaven*.

Nous nous dirigeons alors vers la drague *Dingler*, près de laquelle les berges sont assez élevées, 4 à 5 mètres à droite, 2 mètres à gauche. Ici encore, le canal a toute sa largeur définitive — 40 mètres — la profondeur atteinte actuellement est de 7 mètres 50.

La drague *Dingler* provoque l'admiration des visiteurs; elle travaille avec un couloir et « papillonne », c'est-à-dire « va et vient » dans toute la largeur du canal. Cette formidable machine a pu, en vingt-quatre heures, extraire 10,000 mètres cubes.

L'heure avancée nous oblige à suspendre notre exploration ; nous venons rapidement à Gatun, en chaloupes.

Toute la population du campement de la Compagnie et du village indien s'est assemblée pour voir M. de Lesseps. Il y a là un tableau plein de détails pittoresques, bizarres. Dans un groupe d'Indiennes vêtues de la grande chemise décolletée, une négresse se fait remarquer par son beau corsage de velours bleu, sa jupe claire et son petit chapeau marin.

Un wagon du chemin de fer de Panama nous attend à la gare. Ce train spécial nous ramène à Colon, après une journée admirablement remplie, féconde en émouvantes surprises.

Colon, 21 février 1886.

La matinée est consacrée à l'inauguration de la statue de Christophe Colomb.

La cérémonie, vraiment solennelle, a lieu en présence d'une foule nombreuse: les autorités locales, l'amiral américain Jouett et son état-major ; les consuls étrangers, les visiteurs européens et nombre de résidents de Panama.

M. Ferdinand de Lesseps prononce une courte allocution. Il rappelle les vicissitudes de la carrière du hardi marin qui dota l'Europe des vastes territoires, riches et fertiles, que le Canal de Panama va mettre en relations intimes et pacifiques, « avant que se soit écoulé le quatrième siècle depuis la découverte du continent américain ».

Une réponse pleine d'à-propos a été faite par Mgr Thiel, évêque de Costa-Rica, qui a comparé M. de Lesseps au héros à la mémoire duquel « le créateur des canaux de Suez et de Panama venait de rendre hommage ».

Le reste de notre dimanche s'est passé dans un repos relatif. Demain matin, à sept heures un quart, nous devons

nous mettre en route pour Panama, en visitant sur notre passage les chantiers de *Bohio Soldado* et de *Tavernilla.*

Jusqu'ici, nous avons vu les chantiers de dragage de la section de Colon; il nous reste à connaître les chantiers de préparation de dragages.

Bohio-Soldado, 22 février 1886.

C'est au kilomètre 25 que commence le chantier fixant notre premier arrêt.

Depuis Gatun, le train a parcouru une région absolument nouvelle pour nous. Au-delà de la dérivation, nous avons traversé le Gatuncillo et aperçu de superbes plantations de bananiers. C'est une industrie qui commence à s'établir et que favorise magnifiquement la fertilité du sol. Un Européen, qui en a pris l'initiative, réalise déjà de beaux bénéfices en expédiant ses récoltes de bananes à New-York, où elles trouvent un marché avantageux.

Le pays, très accidenté, depuis Tiger-Hill, nous fait voir et nous cache alternativement le cours du Chagres qu'on revoit à Ahorca Lagarto, pour le reperdre et le retrouver aux approches de Bohio-Soldado.

L'arrivée est réellement étrange dans cette localité. Le chemin de fer passe littéralement dans les maisons que les commerçants ont installées aux alentours du campement de la Compagnie. La population se compose d'éléments bigarrés et disparates, où le Chinois domine; les Chinois ont accaparé tout le commerce d'approvisionnement du chantier.

Des hurrahs retentissants saluent l'arrivée de M. Ferdinand de Lesseps.

Nous traversons le campement, parfaitement installé, aux maisons largement espacées, toutes construites sur des piliers en briques. Le système d'écoulement des eaux est bien ordonné au moyen de rigoles creuses. A voir la propreté, la bonne organisation de ce village, on ne se croirait jamais si loin de l'Europe. Pour compléter l'illusion, les immenses affiches multicolores d'un cirque américain, en représentations ici, frappent le regard, fixent nécessairement l'attention.

Nous passons le Chagres en bac, car le pont qui avait été jeté sur le fleuve a été emporté par les crues extraordinaires du mois de novembre dernier.

Du kilomètre 24 du Canal, où nous nous trouvons, on aperçoit, en regardant du côté de Colon, le chantier de préparation de dragages qui s'étend de *Pena Blanca* (kil. 23) au kilomètre 25, où commence l'autre chantier, vers lequel nous nous dirigeons.

Au moment de notre arrivée, M. de Lesseps est salué par la détonation de 200 mines, qu'une batterie électrique fait partir en mousqueterie. C'est un spectacle véritablement extraordinaire et qui donne la mesure de la puissance des moyens employés par les entrepreneurs qui creusent le Canal.

Ici, le terrain est fort dur; l'excavation devra être poursuivie à sec jusqu'au plafond. Une haute colline est d'ailleurs déjà tranchée en partie; à son point culminant, cette colline avait 65 mètres de hauteur.

Ce chantier, qui a une longueur totale de 700 mètres, montre quatre étages superposés et nettement indiqués. Chaque étage a une hauteur de huit mètres; attaqué par les deux côtés à la fois, il forme un gigantesque escalier que nous nous préparons à gravir.

Chantier de Bohio-Soldado
22 février 1886.

Du niveau où nous commençons notre ascension — à la cote 8 — nous montons à la cote 12, ce qui veut dire qu'il y a 12 mètres à extraire pour parvenir au plan d'eau de surface du canal.

Les entrepreneurs, MM. Artigues et Sonderegger, ont imaginé une méthode fort ingénieuse pour se défaire des déblais: des puits ont été forés qui débouchent dans un tunnel creusé dans l'épaisseur et aboutissant à la voie de chemin de fer par laquelle on emporte les terres extraites. Les déblais, jetés dans les puits, tombent directement dans les wagons qui stationnent dans le tunnel.

Parvenus, en grimpant les degrés de cet escalier gigantesque, à la cote 28, nous découvrons tout le chantier ; on se rend bien compte de la façon de procéder pour désagréger le sol. Dans toute la largeur du canal futur, on établit cinq galeries de mines horizontales d'une pénétration de 10 à 12 mètres dans l'épaisseur du massif. Chacune de ces mines est chargée de 160 kilogr. de dynamite, ce qui fait un total de 800 kilogr. de dynamite répartis sur le front. Le feu mis par une batterie électrique détermine l'explosion simultanée des 5 mines. La décharge fournit pour un mois de déblais à enlever par 20 wagons à bras manœuvrés par 30 chargeurs nègres — la moyenne comptée par travailleur est de 16 mètres cubes.

Poursuivant encore notre ascension, nous atteignons le sommet, plate-forme de 30 mètres. Nous voyons, du côté de Panama (car nous sommes montés du côté de Colon), l'effet d'une mine qu'on a fait partir il y a quelques jours.

C'est effrayant. Le terrain est fendu, rompu, désagrégé sur une largeur de huit à dix mètres, tout le long de la bande de terre. Quatre puits sont béants en forme d'entonnoir.

Un dernier effort nous fait enfin atteindre à la plus grande hauteur ou, du moins, à ce qui en reste, une languette de terre qu'on a laissée pour fournir un magnifique point de vue aux visiteurs.

Une petite tente y est dressée où des rafraîchissements nous sont servis. M. de Lesseps est monté jusqu'en haut à cheval et a exprimé sa plus vive satisfaction à MM. Artigues et Sonderegger. Ces derniers lui ont dit que leur tâche serait terminée dans seize ou dix-sept mois.

En redescendant pour gagner le campement de Bohio, nous suivons une voie formée par les déblais adossés aux flancs de la colline. Des travailleurs y sont occupés à arracher l'herbe peu haute qui pousse sur les côtés.

Je demande combien de fois on est obligé de faire ce travail. — C'est la première fois depuis deux ans et demi, me répond-on. — Quel exemple des exagérations colportées en Europe sur les effets de la végétation tropicale !

Nous passons devant le campement des ouvriers établi sur la rive gauche du Chagres. Ce sont, comme partout, des baraques en bois très propres, que la Compagnie fournit aux entrepreneurs moyennant location. Ces maisons, toutes semblables, contiennent quatre rangs de lits de camp : un contre chaque paroi et deux tête à tête dans le milieu. Un corridor à chaque bout et un dans le milieu, correspondant à six portes, assurent la facile circulation des trente-deux habitants noirs.

Le salaire des terrassiers nègres à la journée est d'une piastre et demie (la piastre vaut 4 fr. 50); les charpentiers sont payés deux piastres; parmi les terrassiers, il en est qui, travaillant à la tâche, se font jusqu'à deux et demie piastres par jour.

L'état sanitaire du campement ne laisse rien à désirer; l'expérience a démontré que les ouvriers qui travaillent en profondeur ne sont pas plus sujets aux maladies que les autres. Pendant la saison des pluies, on constate quelques cas

de fièvres pernicieuses, mais ils ne sont pas foudroyants, et les guérisons s'obtiennent en grande majorité.

Traversant le Chagres en bac, nous parvenons sur la rive droite où est situé le campement.

On nous montre des palmiers offrant un curieux phénomène de végétation. Au-dessous des bouquets de feuilles, aux origines des feuilles tombées, il pousse des bouquets circulaires de couleurs variées, allant du jaune clair au rouge orange, selon l'état de maturité des baies renfermant une amande entourée d'une coque ligneuse noire. — « C'est le *grigi* de palmier », nous dit un nègre.

On fait halte pour déjeuner. A peine avons-nous fini, que le directeur du cirque vient prier M. de Lesseps d'honorer la représentation de sa visite. Le président accepte de bonne grâce, et voilà comment nous assistons à un spectacle équestre, avec *clowns*, chevaux en liberté, tours de voltige, etc., en plein milieu de l'isthme de Panama.

Quand nous reprenons le train à la gare, l'enthousiasme des nègres se manifeste par une orgie de pétards. Il en éclate de tous côtés! Installés sous les vérandas des maisons qui bordent le chemin de fer, ils les allument et les lancent par paquets, et la place des occupants du premier wagon n'en devient pas enviable.

En route pour Tavernilla, chantier de préparation à l'excavateur, nous laissons à gauche de belles carrières de granit noir qu'on utilise; à droite, le Chagres; puis encore une dérivation déjà achevée qui, vers le kilomètre 27, rejoint le Chagres à lui-même sur la rive gauche du canal. Nous parcourons ainsi toute une partie du canal, depuis Bohio Soldado jusqu'au kilomètre 33, préparée pour les dragages.

Tavernilla, 22 février 1886.

Sur ces chantiers, les travaux s'exécutent au moyen de l'excavateur, appareil qui fonctionne, comme la drague, avec une chaîne à godets, mais qui, au lieu de flotter, est placé sur une voie ferrée établie au bord de l'endroit à creuser. Chaque excavateur est muni d'un chariot transporteur, autre machine placée à côté de l'excavateur et qui, suivant son mouvement d'avancement ou de recul, met en action une longue toile sans fin qui reçoit la décharge des godets de l'excavateur.

Le tablier qui supporte la toile sans fin repose à son extrémité sur un porteur, également installé sur une voie ferrée, qui suit les mouvements de l'excavateur. Le déblai se trouve transporté à environ 60 mètres de la fouille. D'autres appareils perfectionnés fonctionnent sans chariot transporteur.

Au kilomètre 33, deux excavateurs sont en travail. Le canal aura ici 60 mètres de largeur au plafond, car on y établira un garage.

Un grand dépôt de matériel est formé près du chemin de fer : il y a, en ce moment, deux excavateurs à monter et quatorze chariots transporteurs tout prêts.

Cette section de préparation de dragage s'étend depuis le kilomètre 26, faisant suite au chantier de Bohio Soldado jusqu'au kilomètre 36, près de San Pablo.

En résumé, depuis Colon jusqu'à ce point, c'est-à-dire sur près de la moitié du parcours, le creusement du canal se fait à la drague, sauf les seuils du Mindi et les collines de Bohio Soldado où le terrain est préparé par l'enlèvement.

De Tavernilla à Panama, 22 février 1886.

Repartis du chantier de Tavernilla à trois heures, nous remarquons dans les campements de la Compagnie de jolis jardins, très soigneusement entretenus par les employés, des plantations de bananiers ayant fort belle apparence.

Nous traversons le Chagres sur le pont de Barbacoas et nous apercevons les chantiers de San Pablo où le canal est déjà excavé sur une grande longueur. Nous voyons ensuite défiler Matachin, le chantier du Bas Obispo, le *cerro* Lapeta, dont on brûle la forêt. Le sommet est déjà enlevé, soit une hauteur de 30 mètres.

A Emperador, notre train est forcé de stopper, toute la population étant en émoi, car ici, comme à Bohio-Soldado, la voie passe au milieu des maisons.

Une femme indigène vient devant le wagon et se met à danser une danse effrénée, jouant avec un mouchoir rouge que tantôt elle étend au-dessus de sa tête et tantôt laisse flotter, ou qu'elle jette à terre. Ces ébats chorégraphiques étant terminés, elle se précipite hors de la foule et revient avec un long flacon plein d'une eau parfumée dont elle asperge M. de Lesseps et notre wagon. Presque toutes les races ardentes, du nègre à l'Indien, sont représentées dans cette foule en mouvement. Seuls les Chinois et les Japonais ne bougent pas. Nous les voyons impassibles dans leurs boutiques.

Le train reprend sa course rapide. Nous passons à côté du massif de la Culebra. On distingue très nettement l'attaque du sommet dans de l'argile rouge brique, et poussée jusqu'à une profondeur de 40 mètres environ.

La visite de cette partie des travaux est dans le programme d'une autre journée. Nous allons voir Panama et reviendrons sur nos pas en conséquence.

A partir de Paraiso, et jusqu'au Pacifique, le terrain rappelle complètement celui de l'entrée du canal du côté de l'Atlantique. Ce sont les mêmes terres noirâtres à livrer aux dragues.

Vers le kilomètre 60, peu après Pedro-Miguel, une locomotive pavoisée de drapeaux français et colombiens vient à notre rencontre. Elle amène les chefs de service de la Compagnie du canal ayant à leur tête M. Boyer, le directeur général des travaux, qui viennent souhaiter la bienvenue à M. Ferdinand de Lesseps.

Ils montent dans notre train qui, une demi-heure après, entre en gare de Panama.

Panama, 22 février.

A quatre heures, nous quittons la gare et sommes les témoins de la plus éclatante des manifestations.

La ville tout entière vient rendre hommage au « créateur des canaux ».

Une députation attend M. de Lesseps dans un salon élégamment orné. C'est M. Mutis Duran, secrétaire général de l'Etat de Panama et représentant le général Santo Domingo Vila, Mgr Thiel, le R. P. Jované, doyen du diocèse, les membres d'un comité qui s'est formé pour organiser les fêtes dont on honorera la visite des délégués du commerce international, les notabilités des colonies étrangères, etc., etc.

M. le docteur Pablo Arosemena souhaite en termes fort éloquents la bienvenue à M. de Lesseps, qui remercie, en bonne langue espagnole, de l'accueil qui lui est fait.

Sur la place, un arc de triomphe, portant l'inscription *Panama-Suez*, émerge de la foule compacte. Partout des drapeaux de toutes les nationalités; les fenêtres des maisons, où s'entassent les spectateurs, disparaissent sous les fleurs et les branches de palmier.

Alors commence, pour nous, une véritable procession triomphale, de l'arc de triomphe jusqu'au palais de l'évêque, doivent recevoir l'hospitalité M. de Lesseps et son fils.

La première voiture, dans laquelle ont pris place M. de

Lesseps et le secrétaire-général du gouvernement avec le R. P. Jované, est précédé de hérauts d'armes montés, de la musique militaire (qui joue la *Marseillaise*) et de deux autres hérauts portant des écussons aux armes de la Colombie et de la Ville de Panama.

Toutes les autres voitures suivent.

Sur la place Sainte-Anne, le cortège s'arrête devant un obélisque élevé en l'honneur de M. de Lesseps, auquel une allocution de bienvenue est adressée par M. Guillermo Andrève, « au nom de la classe ouvrière de Panama ».

Le discours fini, notre cortège s'augmente de huit chars allégoriques, très artistiquement disposés, du meilleur effet.

Le premier char symbolise l'Industrie, dont la statue est entourée d'une machine à vapeur, d'une pyramide ornée de tous les outils du travail humain et d'une presse à imprimer qui fonctionne pendant le trajet. Deux petits garçons, en costume d'ouvrier, distribuent les imprimés que donne la machine, et sur lesquels on lit l'inscription suivante :

Viva el Conde
FERDINAND DEL LESSEPS
Viva el gran Frances
VIVA EL GENIO DE SIGLO XIX

Le char n° 2 personnifie l'Agriculture. Une dizaine de paysans, en costumes variés, distribuent des fruits et des fleurs et travaillent la terre.

Le char n° 3 représente l'Amérique, avec des arbres, des prairies et des fleurs locales : huit petites filles, vêtues en Indiennes, en Peaux Rouges. complètent le tableau.

Le char n° 4 est consacré à l'Afrique. Une dizaine de négrillons dansent une bamboula effrénée sous un bouquet de cocotiers.

Le char n° 5 — celui de l'Europe — réunit huit petites filles revêtues de costumes charmants des diverses nationalités européennes.

Le char n° 6, affecté à l'Asie, a été fourni avec beaucoup de luxe par la colonie chinoise. Il contient un orchestre spécial, en costumes chinois, jouant des airs populaires sur des instruments chinois. Derrière ce char suivent trois voitures où se trouvent les notables de la colonie chinoise, en grand costume.

Le char n° 7 figure le commerce, sous forme d'un bateau complètement équipé avec mâts. voiles, cordages et dix rameurs.

Enfin, le char n° 8 représente la ville de Panama, avec de nombreux ouvriers travaillant à l'achèvement du canal. Les deux côtés du véhicule sont formés par de magnifiques toiles reproduisant la vue, l'une du canal en cours d'exécution, l'autre du canal terminé et rempli de navires.

Après avoir parcouru les principales rues et places de Panama, nous gagnons la place de la Cathédrale.

En face de l'Hôtel de la Compagnie du Canal se dresse un nouvel arc de triomphe, superbe. soutenu par des colonnes enguirlandées, garnies de feuillage. Des drapeaux entourent le portrait de M. de Lesseps que surmonte une Gloire donnant ses lauriers. Entre les deux colonnes de la façade, d'un côté un groupe représentant les Sciences ; de l'autre, un groupe figurant le Travail. Au pied des colonnes, d'un côté Christophe Colomb avec son œuf légendaire ; de l'autre, Galilée tenant le globe terrestre dans ses mains.

L'espace entre l'arc de triomphe et le palais épiscopal a té converti en un magnifique jardin où tandis qu'il met pied à terre, M. de Lesseps reçoit de la petite fille de M. Andrève une superbe couronne de laurier.

Des acclamations et des vivats enthousiastes saluent alors M. de Lesseps qui ne peut pas dissimuler une vive émotion que nous partageons tous d'ailleurs.

Les délégués et les autres voyageurs se font conduire à l'Hôtel-Central où leurs logements sont préparés.

Nous rentrons, harassés de fatigue, émerveillés du spectacle extraordinaire auquel nous avons assisté, frappés de la bonne apparence et de la propreté de la ville de Panama.

Il faut ajouter à ce propos que, depuis quelque temps, la municipalité s'est décidée à prescrire des mesures et à les faire appliquer concernant le nettoyage des rues. C'est un des premiers effets du voyage de M. de Lesseps et l'espoir de la population est que le bénéfice en sera durable.

Le soir, un dîner nous réunit tous dans la maison de l'administration.

Au dessert, M. Ferdinand de Lesseps porte un toast au duc de Sutherland, « son ancien ami », qui lui a « toujours prêté son appui dans le percement de l'isthme de Suez et l'a aidé de ses hautes relations en Angleterre ».

Le duc répond en buvant à la santé du comte de Lesseps, « cet homme de progrès, dit-il, qui a tant fait pour le monde, pour l'humanité, et avec lequel il est impossible de ne pas être ». Il termine en associant à son toast la santé de M. Charles de Lesseps, l'éminent collaborateur, le digne continuateur de son père.

Puis, M. Nathan Appleton, de Boston, propose un toast pour l'anniversaire de Washington qu'on célèbre aujourd'hui aux Etats-Unis et le formule ainsi : « Je propose de boire à Washington et à Lafayette. »

Dans la soirée, la fête populaire continue dans la ville. Des illuminations, des feux d'artifice et des retraites aux flambeaux en l'honneur des hôtes de la cité terminent cette journée.

Ces notes de notre correspondant, arrivées par les courriers successifs des Indes occidentales, s'arrêtent ici. Nous reprendrons la suite de ces notes, au fur et à mesure qu'elles nous parviendront, bien qu'elles n'aient plus qu'un intérêt rétrospectif, et seulement pour que nos lecteurs aient un récit complet du voyage de M. Ferdinand de Lesseps.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 *au* 31 *mars* 1886.

Opp. n° 434. — Sur un coupon n° 3 (échéance du 1er juillet 1882) d'action au porteur n° 577,481.

Opp. n° 435. — Sur un dixième de part de fondateur n° 8,201.

Opp. 435. — Sur quatre actions au porteur nos 498,731, 539,964, 539,971 et 539,975.

Opp. n° 436. — Sur cinq obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur nos 1,410, 52,631 et 154,562 à 154,564.

Opp. n° 437. — Sur cinquante coupons n° 2 (échéance du 15 octobre 1885) d'obligations 3 0/0 au porteur nos 434,528 à 434,547 et 463,699 à 463,728.

Opp. n° 438. — Sur un coupon n° 3 (échéance du 1er juillet 1882) d'action au porteur n° 279,710.

Opp. n° 439. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action n° 11,313 pour cinquante actions.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 *au* 30 *mars* 1886.

Opp. n° 366. — Sur une action au porteur n° 237,187.

Opp. n° 395. — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur nos 230,271 à 230,274.

Opp. nº 408. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0 nº 3,850 pour dix obligations.

Opp. nº 437. — Mainlevée partielle sur trois coupons nº 2 (échéance du 15 octobre 1885) d'obligations 3 0/0 au porteur nºs 434,528 à 434,530.

Erratum au Bulletin du 15 mars 1886

Oppositions sur obligations 4 0/0 au porteur.
Lire : 27,403 au lieu de 27,410.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMER E P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 31 MARS 1886

DATES — Mars	ACTIONS (375 FR.) AU COMPTANT	ACTIONS (375 FR.) A TERME	ACTIONS 500 francs	OBLIGATIONS 5 0/0 AU COMPTANT	OBLIGATIONS 3 0/0 AU COMPTANT	OBLIGATIONS 4 0/0 AU COMPTANT
15	465 466.25 467.50 466.25 467 50 468.75	en liq. : ... au 15 : 465	435	372 374 375 372	243 242 241.50 241 240.50 241 242 243	300 300.50 301
16	468.75 467.50 468.75 470 468.75	en liq. : 470 au 31 : 470	435	373 373.75 372.50 372 371 50	242 241 240 50 242	300.50 301 300.50
17	470 471.25 472.50 471.25 470 468.75 470 467.50 468.75 466.25 465 463.75	en liq. : ... au 31 : 467.50	»	371 372 372.50 373 375 371.50	240 241 242 241.50 243	296 297 297.50 299 299.50 299.75 300 299 296 295 299 297
18	465 462.50 465 466.25 467.50 468.75 470 467.50 468.75	en liq. : ... au 31 : 461.25	435	372 371.50 372 372.50 373 373.50 373.75	242 243 244 245 244	295.50 299 297 298 298.50 298 299 299.50
19	467.50 466.25 465 467.50 468.75 470	en liq. : ... au 31 : 468.75	433.75 430	373.50 371.50	245	300 300.50 300
20	468.75 470 468.75 470	en liq. : ... au 31 : 470	»	372 371 370.50 370.25 371 371.50 372	240 240.50 241 241.75 242	300 299 298 299 300
21	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
22	470 468.75	en liq. : ... au 31 : 470	425	374 373 50 373 372.75	243 242 243 213.50 244	300 299.75 299.50 299.25 299 299.50'300
23	468.75 470 467.50 470	en liq. : ... au 31 : 471.25	425	371.50 370.25 371.50 371.75 372	240 241 242 243	300 299.75 299 50 299.25 299
24	472.50 473.75 472.50 471.25 472.50 473.75	en liq. : ... au 31 : 473.75	425	371.50 372 372 50 373 373.50	242 241 240 242	299.75 300
25	470 472.50 473.75 472.50	en liq. : ... au 31 : 475	»	373.50 375 373.50	240.50 240 210.50 241	300 299.50 300
26	471.25 470 468.75 467 50 466 25 465 463 75 462.50 461.25 460 461.25 460 458.75 460 461.25 460 458.75 460	en liq. : ... au 31 : 468.75	»	375 373.50 372 373 372	240 239 238 237.50	300 299.50 299 298.50 298 297.50 298
27	453.75 455 456.25 457.50 458 75 460 457.50 458.75 460	en liq. : .. au 15 : 455	410	371.50 371 370.50 370.25 370 371.50 369 371 371 50	237 238 237 236	297 296.25 295
28	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
29	455 456.25 457.50 456.25 455 456.25 457.50 458.75 460	en liq. : ... au 31 : 456.25	»	371 370 369 367 368 370 369	236 235 235.50 236.25 237	295 294 293 292 294 293 292.50 294
30	460 458.75 460 461.25 462.50 460 458.75	en liq. : ... au 31 : 461.25	400	370 369.75	236 235.50 235	295 296 296.50 297 300 299 298 296 295
31	460 458.75 461.25 460 461.25 462.50 463.75 465 463 75	en liq. : .. au 15 ; 460	»	370 371.50 372 373 372	236 238 236 235.50	295 294.50 294 295 295.50 295.75 296 297 296

7e Année. — Numéro 160. Jeudi 15 Avril 1886.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

TÉLÉGRAMME

Cube exécuté en mars

Décomposé suivant situations commençant par Colon

Panama, le 9 avril 1886.

Colon	156.000
Gatun	149.000
Bohio-Soldado	43.000
Tabernilla	6.000
San-Pablo	24.000
Gorgona	43.000
Matachin	26.000
Obispo	65.000
Emperador	141.000
Culebra	83.000
Paraiso	108.000
La Boca	74.000
	918.000
Dérivations	73.000
Accessoires	106.000
Total	1.097.000

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Pétition des actionnaires et obligataires de la Compagnie du Canal interocéanique.

RAPPORT DE LA COMMISSION

La Chambre des députés ayant été saisie des pétitions d'un grand nombre d'actionnaires et d'obligataires de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama, demandant que cette Compagnie fût autorisée, comme l'avait été, d'ailleurs, la Compagnie du Canal de Suez, à émettre une série d'obligations à lots, M. Richard a été choisi comme rapporteur par la première commission chargée de l'examen de ces pétitions.

Le rapport de M. Richard, dont les conclusions ont été adoptées à l'*unanimité* par la commission, vient d'être distribué.

Nous en reproduisons ci-dessous le texte officiel.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Annexe au feuilleton n° 69, du jeudi 8 avril 1886.

1re COMMISSION

M. **RICHARD**, rapporteur

Pétition n° 49.

De nombreux habitants de la Drôme et de divers départements, porteurs d'actions ou d'obligations de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama ;

Pétition n° 59.

M. Girardin, officier supérieur en retraite à Choisy-le-Roy (Seine) ;

Demandent que M. Ferdinand de Lesseps soit autorisé à emprunter, au moyen d'une émission de valeurs à lots, les sommes qui lui sont encore nécessaires pour terminer les travaux de construction du Canal interocéanique de Panama.

Motifs de la Commission. — Le Canal de Panama a donné lieu, depuis quelques mois, à une imposante manifestation.

Des milliers de porteurs d'actions ou d'obligations de cette Société, répartis sur tous les points du territoire de la République, par des centaines de pétitions, ont sollicité de la Chambre des Députés l'autorisation, pour M. de Lesseps, d'emprunter, au moyen d'une émission de valeurs à lots, les sommes qui lui sont nécessaires pour terminer son œuvre.

Ce pétitionnement à peu près général, l'importance de l'entreprise qu'il vise et l'illustration de l'homme qui la dirige, imposent à la Commission le devoir d'examiner, avec un soin tout particulier, la question soulevée par les pétitionnaires.

Tout le monde connaît les origines de cette affaire, sa marche; il paraît bon néanmoins d'en faire un exposé succinct.

C'est à partir de 1871, après une première session du Congrès des sciences géographiques réuni à Anvers, que la question du percement de l'Isthme américain a pris de la consistance.

Une seconde session du Congrès des sciences géographiques eut lieu à Paris en 1875. La question du Canal interocéanique y fut l'objet de nouvelles délibérations; et, à l'issue du Congrès, un comité français se forma pour l'étude du projet.

L'agitation, commencée en 1871, avait pris de très grandes proportions; on disait partout que les études étaient suffisantes, que le moment d'agir était venu.

La réunion d'un Congrès international où la question serait examinée et résolue fut décidée. La réalisation du percement de l'Isthme de Suez étant due à la France, Paris fut choisi comme lieu de réunion du Congrès.

En 1879, le Congrès international d'études du Canal interocéanique se tint à Paris, sous la présidence élue de M. Ferdinand de Lesseps.

Il y fut décidé que le Canal interocéanique serait à niveau constant et le percement direct de l'Isthme de Panama fut adopté.

M. Ferdinand de Lesseps avait bien voulu accepter la direction de l'entreprise.

La question allait sortir du domaine de la théorie pour entrer dans celui des faits.

Des études auxquelles s'étaient livrés les commissaires du Congrès, il ressortait la certitude des points suivants :

1° Le prix de revient du Canal à niveau de Panama devait s'élever à 1,070 millions de francs; le chiffre de 1,290 millions avait été mis en avant;

2° La durée des travaux, d'abord fixée à douze ans, avait été réduite à huit ans et le Canal devait être achevé en 1888;

3° Le Canal devait être largement rémunérateur et les recettes, dès le commencement de son exploitation, devaient atteindre le chiffre de 90 millions de francs.

Toutes ces prévisions, à mesure que les travaux avancent, paraissent devoir se réaliser à peu près mathématiquement.

Nous allons les examiner successivement :

1er point. — Coût du Canal

La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama fut constituée, en 1880, suivant le vœu formulé par le Congrès international, au capital social de 600 millions, avec faculté de réduire ou d'augmenter le fonds social et d'emprunter les sommes nécessaires pour achever le Canal sous forme d'obligations.

Une première émission de 300 millions de francs fut faite et couverte près de deux fois les 7, 8 et 9 décembre 1880, et la période d'organisation et d'expériences, qui devait durer deux ans, commença.

Pendant ces deux ans, la Compagnie a ponctuellement exécuté la partie du programme qu'elle s'était imposée pour cette période.

Elle a payé au Gouvernement Colombien le prix de la concession, acquis le matériel, pris possession des terrains sur toute la ligne, organisé les chantiers; elle a fait toutes les études préliminaires du tracé, tous les sondages; elle a réuni de grandes quantités d'approvisionnements de toute sorte, construit des maisons et des baraquements pour les employés dans les localités élevées et salubres, installé des hôpitaux, etc.

A partir de février 1883 commence la période d'exécution.

Le programme en avait été établi par M. Dingler, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et approuvé, sans réserve, par une Commission supérieure consultative.

C'est ainsi qu'aujourd'hui les travaux exécutés sont relativement considérables.

Vingt-trois chantiers de dragage et de terrassements sont en pleine activité.

Vingt entrepreneurs exécutent actuellement le programme de M. Dingler. Ces entrepreneurs occupent l'Isthme sur toute sa longueur et ils se sont engagés à enlever, ensemble, soixante-deux millions et demi de mètres cubes pour une somme totale de 219,295,974 francs.

Ce cube, que les entrepreneurs se sont engagés à enlever, représente un peu plus de la moitié du cube total, soit 120 millions au maximum, pour achever complètement le Canal, les dérivations et les ports.

Que coûteront à enlever ces 57 millions et demi de mètres cubes pour lesquels il n'existe pas de contrat avec les entrepreneurs ? On pourrait soutenir, par l'expérience faite des travaux analogues, avec une connaissance plus complète de la nature du travail et des engins employés, que la seconde partie des travaux s'exécutera à des prix inférieurs ou au moins égaux; qu'on les double, si l'on veut, pour éviter tout mécompte, on ne dépassera jamais le chiffre de 600 millions de francs.

Or, d'après les comptes présentés par M. de Lesseps, le 29 juillet 1885, à l'assemblée générale des actionnaires, la Compagnie avait successivement reçu à cette époque la somme de 471,300,000 fr.

Pour arriver aux 1,070 millions, évaluation des dépenses du Congrès international, il reste 600 millions que la Compagnie peut dépenser sans dépasser les prévisions.

Il est certain, évident, que cette somme sera suffisante pour l'achèvement complet des travaux, et que, sur ce point, les décisions du Congrès auront été respectées.

Telle était la situation au moment où les pétitions sont parvenues à la commission et où le rapport a été rédigé.

Elle s'est modifiée quelque peu depuis lors :

Actuellement, sept entrepreneurs seulement sont chargés du creusement complet du Canal jusqu'au plafond. Des contrats les lient qui fixent les prix et la durée des travaux dans les conditions mêmes déterminées par le Congrès; de telle sorte qu'on ne se trouve plus en présence d'une probabilité, mais d'une certitude.

2e Point. — Durée des travaux

Le Canal sera-t-il achevé en 1888 ? C'est le second point des conclusions arrêtées par les commissions d'études.

L'achèvement du Canal est une question d'argent, car l'en-

treprise n'offre aucune difficulté technique insurmontable, disait M. Cooper en 1883.

Les rapports de l'Isthme s'accordent tous à dire que, si l'argent est prêt, le Canal de Panama peut être achevé en 1888.

La partie la plus ardue de l'entreprise et la plus coûteuse en même temps a été le travail préparatoire ; il est fait.

Les ingénieurs américains, qui ont étudié les progrès déjà faits, sont d'avis (et ils ne sont pas tendres généralement pour l'œuvre de M. de Lesseps) que le creusement du Canal peut être activement poussé si l'argent dure, et terminé en 1888 ou en 1889.

C'est donc entièrement une question d'argent.

Les entrepreneurs du travail, d'ailleurs, se sont engagés à exécuter leur tâche dans le délai indiqué.

Que la question financière soit tranchée et l'achèvement des travaux à l'époque déterminée ne peut faire aucun doute.

3e Point. — Rendement du Canal

Le 3e point des prévisions du Congrès est relatif au rendement du Canal ; sera-t-il rémunérateur? Cette question est résolue d'une façon victorieuse par les études préliminaires de la Commission supérieure, par les statistiques, par la comparaison avec les recettes du Canal de Suez.

La commission de statistique du Congrès international de 1879 avait évalué à 7 millions et demi de tonnes le mouvement maritime qui se produirait dans le Canal dès le début de son exploitation.

Pour rester largement au-dessous même des certitudes, le mouvement du transit fut réduit, comme évaluation, à 6 millions de tonnes.

Et, en effet, pour le Canal de Panama, disait M. Ferdinand de Lesseps aux actionnaires réunis le 30 janvier 1881, il ne s'agit plus seulement de rapprocher, comme pour le Canal de Suez, deux parties du monde, que les nations maritimes exploitaient depuis les origines du commerce, par des moyens onéreux sans doute, mais enfin par des moyens praticables; par les caravanes de terre, par le cap de Bonne-Espérance, par le chemin de fer qui aboutissait à Alexandrie. Les voies de trafic étaient ouvertes, exploitées même avec intensité, notamment dans l'Inde; et si le Canal de Suez devait faciliter les relations établies, il fallait attendre la transformation de la marine par les progrès et l'emploi de la vapeur et du fer.

Le percement de l'Isthme de Panama, au contraire, livrera aux armateurs et aux commerçants des champs de trafic absolument nouveaux et, le jour où il sera inauguré, non seulement les flottes commerciales à vapeur seront prêtes, mais encore beaucoup de voiliers, aujourd'hui délaissés, y trouveront une voie merveilleusement appropriée à la navigation circulaire autour du globe.

Tous les hommes compétents, Français, Allemands, Anglais, les Américains même, s'accordent à reconnaître que l'évaluation du trafic à 6 millions de tonnes dès l'ouverture du Canal est un minimum, et que le transit peut atteindre 20 millions de tonnes.

A l'époque où le Canal de Suez fut décidé, on avait calculé que le mouvement maritime y serait de 3 millions de tonnes. On y entrevoit maintenant un transit de 15 à 18 millions de tonnes.

Il n'y a donc rien que de très raisonnable à prendre pour base le chiffre de 6 millions de tonnes comme transit du Canal de Panama dès son ouverture.

Or, à 15 francs la tonne, prix accepté par le Congrès international, on obtient un revenu de 90 millions, ci. 90 millions.
auquel il faut ajouter pour remorquage, pilotage, halage, stationnement, etc., etc., soit 1 franc par tonne (moyenne de Suez): 6 millions, ci................................ 6 —

Revenu minimum : 96 millions, ci......... 96 millions.

Ce revenu ne comprend ni le produit de l'exploitation des 500,000 hectares de terrain, avec les mines qu'ils contiennent, concédés gratuitement par le Gouvernement Colombien, ni le produit de l'exploitation (vente et location) des 10,000 hectares, propriété de la Compagnie à Colon, Panama et le long du Canal.

En admettant comme dépense finale le chiffre de 1 milliard 200 millions réduit à 900 millions par la défalcation du capital-action de 300 millions, on arrive à une charge de 60 millions par an, savoir : 54 millions pour intérêts et amortissement à servir aux emprunts, et 6 millions pour frais d'entretien et d'exploitation, ci...................................... 60 millions.

Revenu net de la première année d'exploitation...................................... 36 millions.

Ces chiffres parlent éloquemment et il n'est pas besoin d'insister pour faire ressortir les avantages de l'entreprise au point de vue financier.

Les prévisions des commissions d'études du Congrès international paraissent ainsi pleinement justifiées; il s'agit d'examiner si la demande de M. de Lesseps, appuyée par les pétitionnaires, se justifie également.

Mais, avant d'aller plus loin, la Commission tient à faire une déclaration qui lui est commandée par la nature même de l'affaire qui lui est soumise.

La mission de la Commission n'allait peut-être pas jusqu'à entrer dans les détails de l'entreprise du percement de l'isthme de Panama, de peser les résultats financiers qu'elle peut avoir; cependant sa sollicitude ayant été éveillée par les pétitions qui lui ont été transmises, il lui était difficile de se soustraire à ce qu'elle a considéré comme une obligation ; elle a cru devoir, à titre de simple information, faire connaître tous les renseignements qui lui ont été fournis.

Ces renseignements sont consignés, pour la plupart, dans des documents officiels communiqués aux actionnaires en assemblée générale.

Mais si la commission est favorable à la demande de M. de Lesseps, elle n'entend à aucun degré exercer une action quelconque sur la valeur des titres de la Compagnie du Panama.

Elle livre à la publicité les documents qui lui ont été communiqués, sans prendre à cet égard aucune responsabilité, même morale.

Aux intéressés, le cas échéant, de contrôler ces renseignements.

Ces réserves formelles étant faites, nous revenons à notre sujet.

Telle était la situation de la Compagnie en 1885 lorsque M. de Lesseps, le 29 juillet, présenta à l'Assemblée générale des actionnaires son rapport annuel, au nom du Conseil d'administration.

Dans ce rapport, le directeur de la Compagnie expose d'abord les résultats successifs de l'entreprise, puis, après avoir déclaré que sur les 1 milliard 70 millions de francs fixés par la Commission internationale, comme coût du Canal achevé, 471 millions ont été appelés et dépensés ou engagés

pour l'exécution du Canal proprement dit, il explique que, pour alléger les charges de l'avenir, pour emprunter aux meilleures conditions les sommes nécessaires à la prompte exécution du Canal maritime, il avait demandé, comme il l'avait fait jadis, dans des conditions analogues, pour assurer l'exécution du Canal maritime de Suez, au gouvernement français l'autorisation de se procurer les 600 millions de francs à prévoir au moyen d'une émission d'obligations à lots. La lettre portant cette demande au ministre de l'intérieur est à la date du 27 mai 1885.

C'est ce moment que les adversaires de la Compagnie du Panama ont choisi pour ouvrir une campagne contre l'entreprise.

Niant la réalité et l'importance des résultats obtenus; grossissant outre mesure les quelques erreurs commises, les tâtonnements, les fautes de détail, inévitables dans une œuvre aussi colossale, ils ont cherché, par la publication de brochures alarmantes, de journaux semant les plus fausses nouvelles, à inquiéter les actionnaires et les obligataires de la Compagnie, et cela, dans un but de spéculation malsaine que chacun a pu discerner.

Ils sont parvenus ainsi à déprécier les titres de la Société, et les actions, fermes jusqu'alors dans les prix de 480 à 500 fr. sont descendues successivement à 400 francs et même au-dessous.

Justement émus de cette situation, et absolument convaincus que l'autorisation demandée par M. de Lesseps d'emprunter les sommes qui lui sont encore nécessaires pour terminer son œuvre, au moyen d'une émission de valeurs à lots, contribuerait puissamment à l'exécution rapide de cette grande entreprise, les porteurs des titres ont prié la Chambre, en considération de leurs intérêts engagés et de l'importance de l'œuvre, de vouloir bien accorder cette autorisation à M. de Lesseps.

Le pétitionnement a pris naissance à Nyons (Drôme); M. Ferdinand Martin fils, banquier de cette ville, s'en est fait spontanément l'initiateur; sa pétition était à peine signée de quelques intéressés que le mouvement s'est propagé par toute la France.

Plus de deux mille pétitions, couvertes de près de douze mille signatures, représentant au moins deux cent mille titres, sont déjà parvenues à la première Commission des pétitions.

Il est difficile de ne pas tenir compte d'un pareil mouvement.

Les pouvoirs publics sont saisis de la question; il est nécessaire qu'ils prennent une décision. Quelle sera-t-elle?

La première Commission estime qu'elle doit être favorable.

La Compagnie du Canal de Suez se trouvait, en 1868, dans une situation identique à celle du Panama aujourd'hui.

La moitié de l'effort nécessaire pour achever le Canal avait été fait. Cependant ses adversaires, comme ceux du Panama dans ce moment, étaient arrivés à jeter le discrédit sur l'opération. Les cours des valeurs avaient sensiblement fléchi, une tentative d'émission d'obligations ordinaires avait échoué; le tiers seulement de l'emprunt avait été couvert.

M. de Lesseps demanda au gouvernement l'autorisation d'émettre des obligations à lots. — Une loi fut présentée à la Chambre et votée par elle en juin 1868, puis approuvée par le Sénat.

L'emprunt ainsi autorisé fut couvert plusieurs fois et les obligations émises à 300 fr. valent actuellement 582 fr.

Les titres de Suez, tant en actions qu'en obligations, ont fourni à la Compagnie une somme totale de 389 millions de francs.

Ces mêmes titres représentent aujourd'hui une somme de 1,265 millions, soit un capital triple.

A une situation semblable, il faut appliquer un moyen identique.

Que la Compagnie du Canal de Panama reçoive l'autorisation qu'elle sollicite et les résultats seront les mêmes; ils seront plus brillants encore, si l'on accepte les prévisions des hommes les plus compétents.

Mais, disent les adversaires de l'autorisation, il est mauvais que les fonds français prennent la route de l'étranger et soient employés à favoriser des entreprises faites au loin et hors du territoire national.

Cette objection, sérieuse si les ressources du pays ne devaient pas revenir à leur point de départ, comme, par exemple, les fonds des emprunts ottomans, mexicains et autres, perd tout son fondement si l'on considère ce qui se passe pour le Canal de Suez.

Le premier capital, le capital-actions de Suez a été souscrit pour la grande partie en France. C'est la France aujourd'hui qui encaisse les larges et légitimes bénéfices promis au moment de l'émission.

Pour Panama, les actionnaires sont également presque tous Français, et, comme pour Suez, ils bénéficieront des services rendus au trafic universel; le monde entier deviendra leur tributaire.

D'autres objectent que dans une affaire d'intérêt privé le gouvernement doit s'abstenir sous prétexte que autoriser serait assumer une certaine responsabilité morale.

Il n'est pas prouvé, d'abord, que la question n'ait qu'un caractère d'intérêt privé.

Lorsqu'une affaire touche aux intérêts du monde entier, et que la France, en particulier, doit en recevoir des avantages si considérables, on peut sans crainte lui attribuer un certain caractère d'intérêt général.

Dans tous les cas, la première commission des pétitions, au cours de ce rapport, a eu le soin de dégager nettement sa responsabilité, et nul doute que le Gouvernement et les Chambres en fassent autant.

Les pétitionnaires, au surplus, se sont chargés eux-mêmes de les dégager.

Qu'est-ce qu'ils ont fait en demandant l'émission à lots? Qu'ont fait en la réclamant les intéressés, ceux-là mêmes qui ont foi dans l'œuvre, dans son importance et dans son avenir, qui sont les futurs souscripteurs de l'emprunt projeté? Ils ont renoncé à cette responsabilité que l'on craint; elle n'existe donc plus.

Du reste, quelle serait la conséquence d'un refus?

L'émission aurait certainement lieu quand même, et l'œuvre ne s'achèverait pas moins; mais ce serait au prix de retards considérables et de frais énormes qui compromettraient, dans une certaine mesure, l'avenir brillant de l'entreprise, et on ne manquerait pas de faire remonter la responsabilité de ce fait jusqu'aux Chambres, jusqu'au Gouvernement.

La commission n'a pas cru devoir s'arrêter à ces objections.

Elle n'a pas voulu, d'un autre côté, entrer dans des considérations d'un ordre plus élevé qui peuvent avoir leur valeur; chercher à faire vibrer la fibre patriotique dans ce qu'elle a de plus sensible au cœur français en appelant l'attention sur le caractère de grandeur et de générosité de l'œuvre; sur l'orgueil national justement intéressé à son achèvement; sur

ses conséquences au point de vue de la propagation au loin du nom Français, de ses idées, de son influence.

Elle a préféré traiter uniquement le côté pratique de l'affaire, examiner le point de vue financier, productif.

Elle croit l'entreprise bonne, utile, fructueuse.

Elle la voit loyale, honnête et honnêtement conduite.

En conséquence, la Commission, à l'unanimité, estime que l'autorisation d'émettre un emprunt de 600 millions au moyen d'obligations à lots doit être accordée d'urgence à M. de Lesseps, en sa qualité de directeur de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama. Et elle renvoie les pétitions au Ministre des Affaires étrangères, Président du Conseil, et aux Ministres de l'Intérieur et des Finances. (*Renvoi au Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, et aux Ministres de l'Intérieur et des Finances.)*

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire le 8 *avril, par le paquebot* Lafayette.

MM. Patu de Rosemont (Aristide-Jules-Marie).
Messine (Marcel), pharmacien.
Chevalier (Pierre), caissier.
Hauer (Ernest), opérateur.
Berger (Georges), opérateur.
Gensollen (Paul), opérateur.
Schirrer (François-Michel), opérateur.

LES DÉLÉGUÉS DE CHAMBRES DE COMMERCE

Extrait du « Journal de Rouen »

La Chambre de commerce de Rouen a tenu, mardi, une séance extraordinaire pour entendre la lecture du rapport qui lui a été présenté par M. E. Ferry sur les travaux du Canal de Panama, à la suite de la mission acceptée par notre honorable concitoyen de représenter la Chambre de commerce, dans la visite de ces travaux, auprès de M. de Lesseps.

M. le préfet assistait à cette séance.

La lecture du rapport de M. Ferry n'a pas duré moins de deux heures, sans cesser d'exciter le plus vif intérêt; il serait impossible de donner un résumé utile de ce document considérable, qu'il faut lire à loisir pour se faire une idée de l'état des travaux; aussi, la Chambre de commerce a-t-elle décidé qu'il serait imprimé et tenu dans ses archives, à la disposition du public.

M. Ferry a reçu les félicitations unanimes des membres de la Chambre de commerce, qui a voulu consacrer, en lui offrant une médaille d'or, le souvenir de son intéressante mission.

Extrait du « Sémaphore » de Marseille

Dans sa séance d'hier, tenue sous la présidence de M. Cazelles, préfet des Bouches-du-Rhône, et à laquelle assistait M. Alphonse Grandval, président honoraire, la Chambre de commerce a entendu le rapport de M. Jules-Charles Roux, un de ses membres, qu'elle avait délégué pour accompagner M. Ferdinand de Lesseps dans le voyage qu'il vient de faire à l'isthme de Panama.

Ce travail, très étendu et très remarquable à tous les points de vue, a été accueilli par la Chambre avec la plus vive satisfaction et a valu à son auteur, M. Jules-Charles Roux, les plus chaleureux remerciements de M. le préfet et de tous ses collègues.

L'impression en a été votée à l'unanimité et, sous peu de jours, il pourra être livré à la publicité

LES TRAVAUX

L'administration vient de recevoir, par le dernier courrier, les rapports sur la marche des travaux du Canal en janvier 1886.

Nous publions ci-dessous le résumé des renseignements contenus dans ces rapports :

Colon

Partie du profil 20-10 le 26 décembre, la drague *Comte de Lesseps* a travaillé au clapet, de jour, jusqu'au 19 janvier ; de cette date au 31, elle a dragué de jour et de nuit. Elle a papillonné sur une largeur de 50 mètres, creusant à une profondeur constante de 6 mètres. Son avancement a été de 247 mètres. Cette drague se trouve maintenant au profil 9-1.

En *régie*, la drague marine n° 5 a été employée à l'approfondissement du Canal. Elle a fait un avancement de 240 mètres, avec une profondeur de 4 à 5 mètres et un papillonnage de 30 mètres.

La drague n° 8 s'est avancée dans le Canal jusqu'à Rio-Mindi. Au 26 décembre, elle était au profil 3,700, draguant vers Mindi à une profondeur de 4 mètres avec un papillonnage de 40 mètres. Elle a travaillé au chaland et au débarquement flottant, réalisant un avancement de 180 mètres.

Du profil 4,240, où elle se trouvait le 25 décembre, allant vers Mindi, la drague n° 2 est arrivée, fin janvier, au profil 4,400. Avancement réalisé : 160 mètres avec un papillonnage de 35 mètres sur une profondeur de 4 mètres.

Une équipe de 18 hommes est employée à la réparation et à l'agrandissement du wharf n° 10. On y bat les pieux et paleplanches pour retenir le remblai. Une sonnette a été construite pour battre les avant-pieux du wharf.

Nous citerons parmi les *travaux accessoires* exécutés en janvier, le nettoyage du terrain devant les dragues n°s 2 et 8, l'écrêtement des déblais, la consolidation du cavalier, la construction d'un dépôt de dynamite sur la berge de la rigole du canal en face du kilomètre 1, etc.

L'entreprise *Pappadopoulo* a employé 200 hommes aux travaux régulièrement poursuivis de la dérivation du Chagres.

La bonne marche des travaux du bassin de radoub (entreprise *Veglia*) fait prévoir que cet ouvrage sera terminé à la fin de février.

Différentes équipes ont travaillé à l'entretien de la voie principale à Monkey Hill, des voies du terre-plein, à l'installation des voies du musoir.

La carrière de Bohio a fourni, en janvier, 138 cars de pierres, dont 89 de gros blocs. Les carrières de Monkey Hill ont produit 291 wagons de pierres et 266 wagons de terre.

Gatun

Pendant la première partie du mois, la drague *City of Paris* a travaillé à l'élargissement du Canal entre Gatun et Mindi.

A partir du 16, on a employé cet engin à prolonger le Canal jusqu'aux buttes du Mindi : 140 mètres d'avancement ont ainsi été obtenus. La forte pente du terrain vers le Canal a démontré qu'il sera préférable de terminer ce travail au moyen de la petite drague française desservie par des chalands et un débarquement flottant.

La drague *H. B. Slaven* a continué l'élargissement du Canal entre la dernière boucle du Chagres et les buttes du Mindi.

La drague *M. A. Slaven* a terminé sa voie d'accès. Elle travaille dans l'axe du Canal au kil. 10,200, se dirigeant vers la butte au kil 13,400.

La drague *N. Appleton* travaille dans la dérivation du Gatuncillo.

Au kilomètre 15, la drague *J. Dingler* a donné des résultats des plus satisfaisants.

La drague *City of New-York* travaille au kilomètre 15,200 dans un terrain élevé de 5m45 au-dessus du niveau du Chagres. Elle se dirige vers Bohio.

L'entreprise qui tient l'axe du Canal au kil. 13,400, doit augmenter ses moyens d'action pour arriver à enlever, pendant la saison sèche, la butte qui sépare les dragues *J. Dingler* et *M. A. Slaven* marchant à la rencontre l'une de l'autre.

En *régie*, les travaux du chantier du Mindi, du kil. 4,760 au kil. 5,800, se poursuivaient normalement. Quatre treuils à vapeur enlèvent les déblais au moyen de plans inclinés qui conduisent les wagonnets à des décharges parfaitement assurées.

Bohio

L'entreprise *Tanguy* a reçu de l'administration un second excavateur. Cet appareil a été monté et conduit à pied d'œuvre.

Deux nouvelles attaques ont été établies par l'entreprise *Trottet et Ce*.

Les travaux de l'entreprise *Artigue et Sonderegger* sont poussés avec activité. Le rapport constate que « les trois puits ouverts aux cotes 36, 28 et 20 donnent les meilleurs résultats ». Trois nouvelles voies de décharge ont été posées au kil. 25,500 et cinq machines sont utilisées maintenant au transport des terres.

Les principaux travaux exécutés en *régie* ont compris l'entretien des voies, le creusement de fossés pour l'écoulement des eaux, le déboisement, le dessouchement et le nettoyage du terrain entre les kil. 17,400 et 17,800 pour le chantier de la drague *City of New-York*, etc.

Tavernilla

Ces chantiers sont en voie de réorganisation depuis leur remise à l'entreprise générale *Vignaud-Blanleuil*. Malgré cette période de transition, le travail de janvier a produit une augmentation sensible sur le mois précédent.

« L'entreprise générale, dit le rapport, commence à peine à s'installer. De nombreux tâcherons s'installent en ce moment pour exécuter les nombreuses dérivations dont l'entreprise générale s'est chargée. Des excavateurs et des transporteurs ont été mis en place et des essais ont été faits pour se rendre compte du fonctionnement des appareils. Actuellement les entrepreneurs s'occupent à prolonger les voies et à les régler pour pouvoir commencer leurs travaux sur une vaste échelle dans le plus bref délai. »

Pendant le mois, on a effectué en *régie* le relevage, l'entretien et la réparation des voies de service, le déboisement et le nettoyage du sol sur 600 mètres de long pour pose des voies de garage, pose de 600 mètres de voies nouvelles en prolongement des 1,500 mètres déjà exécutés, l'achèvement d'un tronçon de raccordement de 250 mètres avec le Panama Rail road, le débroussaillement de la dérivation du Chagres (rive gauche) et le lever des profils en travers de cette dérivation, etc.

San Pablo

L'entreprise *Lalanne* a achevé le pont sous le chemin de fer, ce qui permet l'évacuation des déblais vers le Chagres et la reprise des travaux sur un chantier important inondé depuis deux mois.

Tous les préparatifs de l'entreprise *Métivier et Rochet* sont aujourd'hui terminés. Leur importance promet un succès à ces entrepreneurs.

Pendant le mois de janvier l'effort principal a porté, suivant les constatations officielles, « sur l'attaque de la cunette au gros matériel comprise entre les profils 36,300 et 36,500 et établie à la cote 18. Une autre cunette, creusée à la même cote, parallèle à la première et placée sur le côté gauche permettra de doubler la production ». Ces attaques rencontrent une roche de grès très peu compacte, facile à détacher à l'aide de la barre à mine et de la poudre.

Le rapport conclut ainsi :

« La voie d'accès établie sur le côté droit du Canal et qui doit servir de trait d'union entre les attaques principales comprises entre les kil. 36 et 37 est à peu près terminée. Dans quelques jours, la voie au gros matériel permettra de doubler la production des chantiers compris entre les profils 36,800 et 37,300. En ce moment, entre les profils 37,200 et 37,500 la plateforme des terrassements est nivelée à la cote 12 et le chantier de la cote 12 au Decauville appuie vivement son attaque vers le gradin de la cote 20 qu'elle mine par le pied, pendant que des mines profondes sont faites au sommet. On procède donc par grands abatages qui fournissent un déblai considérable. »

Les travaux en *régie* ont été considérables en janvier. Des équipes nombreuses ont dû être fournies à l'entreprise Métivier et Rochet pour décharger et transporter à pied d'œuvre les pièces de charpente nécessaires à la reconstruction des ponts de la voie d'accès de Barbacoas et à la construction des ponts de la nouvelle voie d'accès concédée à la même entreprise.

Gorgona

Trois nouveaux chantiers ont été organisés par le tâcheron Beveraggi. L'attaque à la cote 12 (profil 39,200) avec 3 voies en éventail dispose d'un front d'attaque de 100 mètres de largeur.

L'entreprise générale (*Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*), qui a repris les installations de l'entreprise Percepied, prépare avec vigueur ses opérations sur ce point. Les voies ont été relevées, réparées et les excavateurs mis en place.

Quatre attaques au Decauville existent en ce moment au chantier de la Grande-Boucle; elles sont installées aux cotes 11, 15, 14 et 16. Elles vont être desservies par 4 excavateurs dont un avait commencé à fonctionner depuis quelques jours.

Presque toutes les dérivations du Chagres et de l'Obispo qui longent le canal sur le parcours de la deuxième division ont été données à la tâche par l'Entreprise générale. Sur plusieurs points le débroussaillement est commencé suivant les tracés préparés antérieurement.

Un incendie qui a éclaté le dimanche 31 janvier dans la paillotte d'une boutique chinoise, activé par un vent violent du sud-ouest, a détruit une grande partie du village. Les habitations du personnel de la Compagnie ont pu être préservées.

Matachin

L'entreprise *Thirion* a complété ses installations et ses préparatifs pour l'utilisation du grand et du petit matériel.

La passerelle provisoire construite en décembre, le pont de bateaux et la passerelle suspendue ont été achevés et assurent le développement de la circulation pour les chantiers de Santa-Cruz.

Les tâcherons ont fait des travaux importants pour réparer les dégâts occasionnés par les crues exceptionnelles du mois de novembre dernier.

Obispo

En janvier, l'entreprise *Bona frères* a poursuivi avec beaucoup d'activité l'établissement des trois grandes mines qui doivent ébranler ce qui reste de la butte de Gamboa.

L'attaque vers le piquet kilométrique 45,275 et celle entre les profils 45,700 et 45,850 se continuent à travers un banc de grès très dur, mais il reste peu à faire pour arriver à la cote 20.

Des résultats très satisfaisants ont été obtenus à la Corosita par l'entreprise *Muracciole*. « Il ne reste, dit le rapport, à enlever qu'une portion insignifiante de la cote 60. Dans cette partie les cotes 30, 35, 40, 45, 50 et 55, sont attaquées non moins vigoureusement ».

A Las Cascadas, l'animation s'est encore accrue en janvier. Le gros matériel a pu être activement employé sur ces chantiers, qui n'atteindront leur entier développement que lorsque leurs limites auront été poussées jusqu'aux « Petites-Chutes », c'est-à-dire jusqu'à la limite de la section d'Emperador.

L'entreprise *Taillandier* a travaillé à mettre sous profil le tunnel de la dérivation de l'Obispo.

Les études du barrage du Chagres à Gamboa, confiées au chef de section d'Obispo, ont pris une direction définitive. L'axe du barrage est piqueté et nivelé jusqu'au pied du Cerro Barucco. On poursuit l'exécution des déboisements et la construction des puits de sondage, travaux qu'on espère terminer vers la fin de février.

Emperador

Les résultats généraux de janvier sur les trois chantiers de l'entreprise *Jacquemin* sont satisfaisants.

Dans la plaine du Lirio, la tâche Dephieux emploie six excavateurs. Le tâcheron de la Cunette, M. Erzinger, poursuit ses opérations avec activité et intelligence. La tâche Cannelle et Ce (chantier des Petites-Chutes) présente une certaine lenteur, mais sur ce point il y avait encore des travaux préliminaires à effectuer. Trois excavateurs ont été conduits sur place, les voies de décharge étaient presque terminées, et un treuil à vapeur a été installé pour le montage des wagons Decauville travaillant en cunette vers le kilomètre 49.

La Culebra

Les chantiers au gros matériel et les voies de décharge se sont développés dans des proportions notables. On a pu mettre un nouvel excavateur en travail à la cote 85 vers le kilomètre 55.150, et en amener un second au point d'utilisation.

On a exécuté en *régie* le débroussaillement et le nettoyage de l'ancien campement presque abandonné du Rio-Grande, des emplacements pour les maisons à construire, la réparation complète de la voie d'accès au magasin et des voies de garage de la section, etc.

Paraiso

L'entreprise *Jessen et de Petro* a utilisé pendant le mois de janvier 2 locomotives, 78 grands wagons et 153 wagonnets avec une moyenne de 460 ouvriers. Le travail du mois s'est élevé à près du double de celui de décembre.

L'entreprise *Carcenac* a fait fonctionner 1 excavateur, 2 locomotives, 44 grands wagons et 81 wagonnets. Moyenne des ouvriers employés : 196.

L'entreprise *Sainson et Noyé* continuait la déviation du chemin de fer de Panama avec 47 wagonnets et 99 ouvriers en moyenne.

A la dérivation du Rio-Grande, l'entreprise *Sosa et Massio* a repris, le 21 janvier, les travaux suspendus en octobre à cause de la violence des pluies. 9 wagons et 43 ouvriers ont été utilisés en moyenne.

A Corozal, les opérations de sondage ont continué; les sondages n°s 6 et 7 ont été prolongés et arrêtés à 22 mètres de profondeur. Le sondage n° 4 a atteint 18 m. 25. Le matériel nécessaire à la voie de garage de Miraflores a été transporté sur les lieux et son installation achevée vers le 20 janvier.

La Boca

La digue de la Boca (entreprise *D. Anguilla*) a fait des progrès. Le remblai a dépassé les parties boisées du manglar et a atteint une longueur totale de 460 mètres, dont 250 mètres environ sont à la cote 3, c'est-à-dire au-dessus du niveau moyen de la mer.

En *régie*, la drague marine n° 19, reçue par le service des travaux, a commencé à fonctionner le 26 janvier. Elle travaille à l'élargissement du premier chenal creusé par la drague marine n° 6. Celle-ci a abandonné sa position à l'avancement du Canal pour se replacer à l'origine et approfondir la première passe jusqu'à la cote 7.

On a procédé à la réparation de la route de Panama à la Boca et au remplacement des balises servant à indiquer aux dragues les deux axes à suivre. Ces balises avaient été enlevées par les fortes marées des 19, 20 et 21 janvier qui avaient, en outre, entamé le remblai du chemin de fer au Cerro Sosa.

LA TEMPÊTE DE COLON

LE PERSONNEL DE LA COMPAGNIE

L'administration de la Compagnie vient de recevoir de Colon le rapport officiel du directeur des travaux sur la tempête qui a sévi dans la baie de Colon les 2, 3 et 4 décembre dernier.

Des dépêches télégraphiques, mentionnées dans le *Bulletin* du 15 décembre, avaient signalé déjà l'importance de ce coup de *Norte* pendant lequel quinze navires ont été perdus, cinquante personnes ont péri, hommes d'équipage ou sauveteurs, et, parmi ces derniers, deux employés de la Compagnie du Canal interocéanique. Ces dépêches faisaient ressortir également la résistance absolue offerte par les travaux exécutés en vue de protéger l'entrée du Canal, ainsi que le calme qui n'avait cessé de régner complètement dans le bassin destiné à former le port de Colon, pendant cette tempête, dont la violence a dépassé de beaucoup les cyclones connus jusqu'alors dans ces parages.

Le rapport de M. Bunau-Varilla, que nous reproduisons ci-après, signale les actes de dévouement accomplis en cette circonstance par les employés de la Compagnie.

Ces actes ont été appréciés également dans des termes très chaleureux par le vice-consul de France à Colon, M. H. Boulanger qui, dans son rapport officiel au ministre des affaires étrangères et au ministre de la marine, dit que « la colonie française et les nombreux étrangers ont admiré l'abnégation et le dévouement dont a fait preuve le personnel du Canal, ayant à sa tête M. Bunau-Varilla ».

M. Boulanger mentionne en outre l'empressement avec lequel l'administration de la Compagnie a mis à sa disposition pour l'équipage naufragé de l'*Océan* son matériel de couchage, cadres, couvertures, etc.

Les actes de courage qui sont portés à notre connaissance n'ont rien qui puisse surprendre, quand on connaît le personnel d'élite au service de la Compagnie du Canal interocéanique, à Colon, à Panama, et sur toute la ligne des travaux ; on comprend toutefois l'impression qu'ils ont produite sur les témoins de toutes nationalités qui y ont assisté et applaudi, et le surcroît d'influence et de prestige qui doit en résulter pour nos vaillants compatriotes.

En agissant comme ils l'ont fait, les employés du Canal de Panama ont suivi, d'ailleurs, les nobles traditions de la Compagnie de Suez dont les agents, pendant la période de construction du Canal comme depuis son ouverture, se sont signalés, en toutes circonstances, par des actes multipliés de courage et de dévouement.

Pendant la dernière tempête de Colon, ce courage a atteint ses dernières limites ; il y a eu, cette fois, mort d'hommes, glorieuses victimes auxquelles il est juste de donner ici un témoignage d'admiration et de profonds regrets.

Un tribut de reconnaissance est également dû à ceux qui, plus heureux mais non moins braves, ont pu échapper aux dangers que tous avaient affrontés dans un même élan de généreuse abnégation.

Voici le rapport officiel du directeur des travaux sur les faits que nous venons de signaler :

Christophe-Colomb, le 2 mars 1886.

Monsieur le Président-Directeur,

J'ai l'honneur de vous présenter ci-dessous le résumé concis des actes d'héroïque dévouement accomplis par les agents de la Compagnie du Canal interocéanique, lors du coup de vent de nord qui a sévi à Colon le 2 décembre 1885 et jours suivants.

La tempête du 2 décembre s'est annoncée vers deux heures de l'après-midi, par une violente rafale d'O.-N.-O., et par un déchaînement subit de la mer qui devint très grosse en moins de deux heures; tous les navires à vapeur aux wharfs se préparèrent immédiatement à quitter le port, et vers cinq heures, il ne restait plus dans la rade de Colon que les voiliers et deux vapeurs : l'aviso français le *Bouvet* et le *Lafayette* de la Compagnie générale transatlantique, ces deux derniers soulageant leurs chaînes de mouillage en marchant en avant à petite vapeur.

Les voiliers, après avoir filé toutes leurs chaînes, furent peu à peu chassés vers le banc de coraux dit « pointe du Mindi », qui sépare les deux baies de Limon et de Fox-River, lesquelles constituent par leur ensemble le fond de la rade proprement dite de Colon.

Sans entrer dans le détail de ces douloureux événements, il suffira de dire que les spectateurs de la rive ont vu jeter, l'un après l'autre, sur ces dangereux récifs, vingt bâtiments, sans que la violence de la mer permît à un seul de chercher un refuge dans la baie de Fox-River.

Il ne restait plus qu'à tenter le sauvetage des malheureux naufragés restant sur les coques désemparées, en proie aux assauts continus d'une mer furieuse.

C'est là qu'ont eu lieu des scènes de dévouement et d'abnégation, faisant le plus grand honneur au personnel de la Compagnie et dans des conditions d'autant plus méritoires que la préservation de nos propres intérêts avait déjà exigé de tout notre monde des efforts considérables et prolongés.

Le 3 décembre au matin, le navire naufragé le *Lynton* (barque anglaise) était aperçu, la coque renversée, une grappe humaine attachée à ses flancs.

Ce navire était venu s'échouer pendant la nuit précédente sur la pointe du Mindi.

Pendant la journée, plusieurs tentatives de sauvetage furent faites par M. Espanet, ancien officier de marine, actuellement chef de la première section des travaux à Christophe-Colomb.

La chaloupe à vapeur sur laquelle il se trouvait ne put

même pas s'approcher de l'épave, et elle ne rentra dans Fox-River qu'à grand'peine, ses feux presque éteints.

Ces premières expéditions ne se firent pas sans danger, car à l'approche du banc de corail la mer déferlant avec furie faisait courir les plus grands risques à la chaloupe.

Dans l'après-midi du 3 décembre, MM. Espanet et Frank Vassy quittaient de nouveau le port, ayant à la remorque un canot monté par le premier lieutenant du navire *Fournel*, de la Compagnie générale transatlantique, alors dans le port de Fox-River.

Après plusieurs tentatives infructueuses, le canot chavira en cherchant à s'approcher du *Lynton*, et le malheureux lieutenant périt victime de son généreux dévouement.

Le reste de l'équipage du canot put se sauver sur les coraux.

Pendant la journée, différents agents de la Compagnie du canal, Stéphane Lacroix, Antonio Grivitchich, Frank Vassy, réussirent à sauver les hommes d'équipage du navire autrichien *le Tigri*, parmi lesquels se trouvaient plusieurs blessés.

Mais les malheureux naufragés du *Lynton* restèrent isolés pendant toute la journée du 3 et la nuit du 3 au 4, dans une situation affreuse, accrochés à la quille du navire renversé et balayés à tout instant par la mer qui enlevait successivement les moins résistants.

Parmi eux se trouvaient une femme et deux enfants.

Enfin le 4, vers cinq heures du matin, Pierre Gouy, capitaine d'armement de la section des travaux, accompagné de MM. Pichon, son second, et de la Roche-Guyon, second du clapet à vapeur n° 2, prit la mer et se dirigea en canot vers l'épave. M. Espanet le rejoignit quelques instants après pour lui fournir la remorque d'une chaloupe à vapeur.

Arrivé au droit du *Lynton*, on laissa filer le canot pendant que la chaloupe se maintenait cap à la lame.

Cette périlleuse tentative fut couronnée de succès, et le brave Gouy put accoster l'épave et établir un va-et-vient qui permit de mettre à terre la femme, un enfant et deux marins.

Un autre voyage fut moins heureux; le canot chavira et le second, Pichon, resta la proie des flots.

Quelque temps après, le va-et-vient se brisa, et le brave Pierre Gouy remplaça, sur l'épave, les malheureux qu'il avait si noblement arrachés à la mort; il n'avait plus à côté de lui qu'un de ses marins et un des naufragés.

M. Espanet, rentré au port dans l'intervalle, se remit immédiatement à la mer, à l'annonce du danger couru par Pierre Gouy, et fut assez heureux, après deux heures de tentatives infructueuses, pour ramener les héroïques acteurs de ce drame maritime.

La Compagnie eut à déplorer également la mort du nommé Jesta qui fut noyé dans une des nombreuses tentatives faites de la côte pour faciliter le débarquement des bâtiments naufragés jetés sur les récifs dans de meilleures conditions que le *Lynton*.

Vous donner, monsieur le président-directeur, les noms de tous ceux qui, dans cette catastrophe, se sont montrés courageux et dévoués jusqu'au sacrifice de leur vie, constituerait une tâche que je serais sûr de ne pas remplir complètement; qu'il vous suffise de savoir que les hommes venus ici braver tous les dangers des climats tropicaux, pour la réalisation de la plus grande conception de ces temps, ont su, dans ce péril extérieur de quelques heures, accomplir leur devoir dans toute son intégrité, comme ils savent le faire chaque jour dans des conditions moins éclatantes, mais souvent aussi difficiles.

J'appellerai toutefois et tout particulièrement votre bienveillante attention sur :

MM. Espanet.
Pierre Gouy,
Antonio Grivitchich,
Frank Vassy,
Stephane Lacroix,
Gendro Lopoël,
Antonio Lupi.

Veuillez agréer, monsieur le président-directeur, la nouvelle assurance de mon entier et respectueux dévouement.

BUNAU-VARILLA.

MONSEIGNEUR THIEL
ET
LE CANAL DE PANAMA

Extrait du « Moniteur universel »

Parmi les personnes présentes à Panama au moment où M. Ferdinand de Lesseps y arrivait avec les délégués des Chambres de commerce, le duc de Sutherland, le colonel Talbot, etc., se trouvait Mgr Thiel, évêque de Costa-Rica.

Le 3 mars, devant toute la population réunie, M. Ferdinand de Lesseps inaugurait la statue de Christophe Colomb, érigée à l'entrée du Canal maritime.

Les journaux d'Amérique nous apportent le texte du discours prononcé à cette occasion par Mgr Thiel.

Monsieur le Président,

Avant votre départ, je vous dirai en peu de paroles pourquoi je suis venu à Panama, et ensuite quelle est mon opinion au sujet de l'œuvre du Canal.

Pendant plus d'un an, j'ai été constamment à Panama, étudiant avec le plus grand soin, et autant qu'un étranger peut le faire, les travaux du Canal.

En ma qualité de citoyen de l'Amérique centrale, j'étais, dans le principe, partisan du canal de Nicaragua; mais quand j'eus compris le plan de votre Canal de Panama, je me sentis saisi d'un profond enthousiasme pour cette entreprise.

Connaissant déjà l'œuvre, je désirais naturellement connaître aussi son auteur. Et c'est pour cela que je m'empressai de venir à Panama aussitôt que circula la nouvelle de votre prochaine venue, et je crus devoir me séparer pour quelque temps de mes pauvres Indiens de la montagne, pour venir vous voir, vous apporter le tribut de mon admiration, et vous exprimer, tant en mon nom qu'en celui de l'Eglise, toute la sympathie avec laquelle nous suivons le développement de votre œuvre.

L'Eglise aime sincèrement tout ce qui constitue un progrès réel; par conséquent, votre entreprise, qui est d'une telle grandeur, d'une importance incalculable, ne peut faire moins que l'intéresser vivement.

Le succès final de l'ouverture de l'Isthme de Panama est indiscutable. Plus de 15,000,000 de mètres cubes extraits par différentes entreprises, sans compter les trois ou quatre millions extraits par la Compagnie elle-même, à la fin de cinq années de travail, nous ont donné un résultat des plus considérables.

Le Canal est tracé, les plans sont définitivement arrêtés, les préparatifs sur la ligne terminés, les grandes machines déjà arrivées sont en partie montées et en plein travail, d'autres sont en route pour arriver dans l'Isthme, tous les points difficiles de la ligne sont en pleine attaque.

L'œuvre de patience est terminée, le grain semé, la

plante en germe va se développant, en attendant que vous en recueilliez le fruit.

Dans un très bref délai, le rendement mensuel s'élèvera à un million et demi de mètres cubes, et nous espérons qu'il arrivera à deux millions et plus en l'année prochaine.

Alors, qui osera mettre en doute que le Canal sera ouvert en 1889?

L'un de ces jours, vous avez, par une inspiration spontanée, fixé la date de l'ouverture du Canal au 1er mars 1889; eh bien! il y a 90 0/0 de probabilités pour que votre prophétie soit accomplie.

Suez vous a donné l'expérience, et tout ce que vous avez vu et touché dans ces quinze derniers jours, vous a fait prévoir l'époque du succès.

Je vous félicite, monsieur le Président, pour la future réussite de votre œuvre. Je félicite également les vaillants collaborateurs que vous avez rencontrés, et en particulier celui que la divine Providence vous a donné en votre fils Charles. J'ai pu reconnaître, pendant ces quelques jours, qu'il est votre bras droit, l'héritier de vos grandes qualités.

J'admire en lui la respectueuse déférence dont il vous entoure, sa parfaite urbanité, son intelligence supérieure, son calme au milieu des graves questions qu'il doit résoudre chaque jour.

Je ne veux pas parler de vos ingénieurs et autres employés principaux auxquels vous avez confié l'exécution des travaux. Je vous ai déjà écrit une lettre à ce sujet, dans laquelle je manifeste mes convictions.

Je suis entièrement de votre opinion relativement à l'époque de l'ouverture du Canal de Panama.

Mais, avant de nous séparer, je vous souhaite un voyage heureux, bonne santé, et pour le jour de l'inauguration, en 1889, un heureux retour dans l'isthme.

A vous, messieurs, qui êtes venus de France et des autres pays d'Europe, je souhaite de même un heureux voyage. J'espère que vous ferez connaître dans votre pays l'impression favorable de tous ceux qui, comme vous, prennent la peine de venir dans cette contrée si éloignée pour étudier la marche de cette œuvre de lumière et de progrès.

A la fin de ce discours, dit la *Estrella*, à qui nous avons emprunté ce texte, l'orateur fut salué par de frénétiques applaudissements. L'auditoire resta profondément ému par ces paroles si simples et prononcées avec le ton d'une conviction inébranlable. A trois heures du soir, les illustres voyageurs et leurs amis furent conduits par un train sur le quai, où le vapeur *Washington* se trouvait amarré. Une immense foule envahit la voie du chemin de fer et la jetée, et à mesure que le convoi s'avançait, les acclamations au Grand Français remplissaient l'air.

A bord même du vapeur, les visiteurs se pressaient en foule, tout le monde voulait serrer la main de l'illustre octogénaire qui, défiant les périls et mettant de côté toutes préoccupations, était venu dans l'Isthme inaugurer la dernière période des travaux du Canal, et montrer au monde que son entreprise était non seulement réalisable, mais qu'elle s'avançait de jour en jour.

LES OUVRIERS

OPINION D'UN PRATICIEN

Nous trouvons dans le *Daily Star and Herald* une correspondance datée de la Nouvelle-Orléans, le 10 février dernier, et que nous traduisons :

« M. C. Bruno, dit le *Daily Star and Herald*, est un homme à idées pratiques, et on lui a demandé de faire profiter les lecteurs de notre journal de sa connaissance des affaires du Canal de Panama. »

Voici la déclaration de M. C. Bruno :

Je suis dans l'Isthme depuis le jour où le premier coup de pioche a été donné, et je peux dire, sans crainte de me tromper, — en tenant compte de ce que la moitié des travaux est finie et que des montagnes gigantesques et des collines ont été percées — que les progrès accomplis étonneraient tout homme de profession technique. On a travaillé sur chaque pouce de terrain du Canal depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. L'*American Dredging Company* a huit dragues travaillant jour et nuit et enlevant un moyenne de 5,000 mètres cubes chaque. Elles travaillent à quinze milles de Colon et elles creusent une tranchée qui a aujourd'hui quatorze pieds d'eau.

Les travaux d'achèvement du Canal viennent d'être inaugurés. Il n'y a jamais eu, à aucune époque, depuis le début des travaux, moins de 16,000 ouvriers disponibles. A partir du dernier jour de ce mois-ci, il y aura au moins 20,000 hommes au travail. Quant au paiement des travailleurs et de tous les autres contrats, je dois dire que la Compagnie règle promptement et liquide ses dettes tous les quinze jours.

M. de Lesseps sera ici dans quelques jours et les travaux seront poussés vigoureusement et, avec les facilités que procure le chemin de fer qui longe le Canal, les machines de toutes dimensions peuvent être amenées tout le long de la ligne des travaux, ce qui en assure les progrès.

Je vais vous dire maintenant la façon dont on traite les ouvriers. La Compagnie les loge confortablement et les soigne sans frais, en cas de maladie, car elle a des hôpitaux et d'habiles médecins à son service. Les travaux sont donnés à la tâche, et un bon ouvrier peut gagner plus de 2 dollars par jour. La Compagnie a pris des mesures pour recevoir 35,000 hommes.

— Et, en ce qui concerne le succès de l'entreprise?

— Les personnes ayant des connaissances techniques qui ont visité l'isthme, n'en ont jamais douté.

L'ACHÈVEMENT DU CANAL

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale »

Il nous paraît particulièrement intéressant de savoir ce que pensent les habitants même de Panama et les ouvriers employés au creusement du Canal maritime sur la date de l'achèvement du grand œuvre. C'est à ce titre que nous traduisons les lignes suivantes publiées dans la *Estrella* de Panama, le 13 mars dernier.

Nous tous, résidant dans l'Isthme, avons eu des raisons plus que suffisantes pour nous livrer tout entiers à la joie occasionnée par la venue de M. le comte de Lesseps.

Avec lui est arrivée la parole d'encouragement et de persévérance pour les fidèles ouvriers qui travaillent à l'achèvement du Canal.

D'ici à trois ans, le 1er mars 1889, l'Isthme célèbrera une autre fête sans précédent dans les annales de l'humanité.

Ainsi l'assurent, ainsi l'espèrent l'infatigable légion d'ouvriers qui travaillent pour le couronnement de l'entreprise hardie; ainsi le désirent tous ceux qui aiment le progrès de la race humaine.

Plaise au ciel que nous soyons vivants en 1889, pour pouvoir assister à l'inauguration du Canal.

Et quand l'Amérique célèbrera le quatrième centenaire de

sa découverte, que le Canal devienne un passage libre pour les flottes du monde, que, comme symbole de la paix et de la concorde des peuples, il n'y ait qu'un seul passage, — l'océan Pacifique ! — où se fera la plus grande démonstration de joie que les siècles aient contemplée.

L'EXÉCUTION DU CANAL

Extrait du « Journal des Débats ».

Notre collaborateur M. G. de Molinari, correspondant de l'Institut, qui parcourt en ce moment le Centre-Amérique, disait dernièrement, dans une des lettres remarquables qu'il consacre aux travaux de Panama, que les machines accumulées dans l'isthme faisaient au moins le travail d'une armée de 500,000 hommes. Nous sommes loin aujourd'hui, grâce aux progrès de l'art de l'ingénieur, du bon temps où le Pharaon Chéops était obligé d'employer 30,000 hommes pendant trente ans pour élever la grande Pyramide d'Egypte.

Il est facile de justifier par quelques chiffres l'évaluation de M. de Molinari. En travail courant, on peut dire qu'il faut dix hommes pour accomplir la besogne d'un cheval-vapeur. Or, nous pouvons spécifier comme il suit le matériel en ce moment dans l'isthme ou en cours de construction ou d'expédition.

	Chev. vapeur.
200 locomotives européennes	19.200
60 locomotives américaines	4.800
8 locomotives de 3 tonnes 1/2	80
105 excavateurs européens	5.000
11 excavateurs américains	275
4 dragues de 60 chevaux	240
22 dragues de 180 chevaux	3.960
3 dragues marines	1.800
7 dragues américaines	2.100
10 hopper-barges	3.000
4 débarquements flottants	240
22 transporteurs	700
97 locomobiles	970
34 machines demi-fixes	2.720
500 grues à vapeur	10.000
28 grands remorqueurs	2.140
1 ponton bigue	25
144 pompes à vapeur	150
Total	57.400

57,400 chevaux-vapeur ! soit 574,000 hommes de fer et d'acier. Sans compter les hommes en chair et en os ! Quel effort et quelle manifestation écrasante de la puissance humaine !

HENRI DE PARVILLE.

LE MONUMENT DU SERGENT BOBILLOT

M. Ferdinand de Lesseps, invité par M. Anatole de La Forge, vice-président de la Chambre des députés, à assister à la conférence-concert organisée par le Comité de souscription pour l'érection d'un monument à la mémoire du sergent Bobillot, a accepté l'invitation dans les termes suivants :

Paris, le 1er avril 1886.

Mon cher de La Forge,

J'irai dimanche prochain, à 2 heures, à la conférence-concert organisée au Théâtre des Folies-Bergère par le comité des anciens défenseurs de la patrie en l'honneur du sergent Bobillot.

Je tiens à m'associer personnellement à l'hommage que MM. Tony-Révillon, Farcy et Louis Ratisbonne vont, avec le concours d'éminents artistes, rendre à la mémoire d'un des héros de Tuyen-Quan, — ce brave enfant de Paris tué à l'ennemi dans les rangs de l'invincible bataillon Dominé.

Il est bon de glorifier les jeunes soldats qui, au prix de leur sang, ont illustré une fois de plus le drapeau de la France en Extrême-Orient.

Tout à vous de cœur.

FERDINAND DE LESSEPS.

La conférence-concert a eu lieu le 4 avril, sous la présidence de M. A. de La Forge, assisté de sénateurs, de députés et de conseillers municipaux.

Le président a donné lecture de deux lettres : l'une du général Boulanger qui s'excusait de ne pouvoir assister à la cérémonie, et qui s'y faisait représenter, l'autre de M. Ferdinand de Lesseps (celle que nous reproduisons plus haut).

M. A. de La Forge, ayant cédé le fauteuil à M. de Lesseps, ce dernier, après avoir remercié l'auditoire de son bienveillant accueil, s'est exprimé ainsi :

Lorsqu'on me rend des honneurs à l'étranger, c'est à la France entière qu'on s'adresse, car c'est à la France entière qu'on les doit. Si, dans quelques années, on passe d'un Océan à l'autre, de l'Atlantique au Pacifique, ce sera grâce à la solidarité du peuple français, qui aura fait ce grand travail avec ses petites économies.

Des applaudissements prolongés ont accueilli les paroles de M. de Lesseps.

MM. Tony-Révillon, Farcy et Louis Ratisbonne ont pris ensuite la parole pour exposer le but spécial de la réunion

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 0/0

TROISIÈME TIRAGE — 1er AVRIL 1886
1,113 OBLIGATIONS

Le troisième tirage des Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 1er avril 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1,113 Obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

21.601	à	21.700	100
104.001	à	104.100	100
148.201	à	148.300	100
199.101	à	199.200	100
216.601	à	216.700	100
241.501	à	241.513	13
268.201	à	268.300	100
367.001	à	367.100	100
418.601	à	418.700	100
484.601	à	484.700	100
562.001	à	562.100	100
582.701	à	582.800	100
			1113

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 15 avril 1886, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 13 avril 1886.

—

Opp. 440. — Sur deux obligations 3 0/0 au porteur nos 28,037 et 28,056.

Opp. 441. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur no 328,874.

Opp. 442. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur nos 129,495 et 129,496.

Opp. 443. — Sur cent coupons no 3 (échéance du 1er avril 1886), d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 32,261 à 32,267 103,712 à 103,721 103,994 à 103,996 et 416,180 à 416,259.

Opp. 444. — Sur trois obligations 4 0/0 au porteur nos 222,166 à 222,168.

Opp. 445. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur nos 80,483 à 80,484.

Opp. 446. — Sur vingt coupons no 7 (échéance du 15 janvier 1886) d'obligations 5 0/0 au porteur nos 170,193 à 170,212.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 avril 1886.

—

Opp. 429. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, no 328,873.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 AVRIL 1886

DATES — Avril	ACTIONS (375 FR.) AU COMPTANT	ACTIONS (375 FR.) A TERME	ACTIONS 500 francs	OBLIGATIONS 5 0/0 AU COMPTANT	OBLIGATIONS 3 0/0 AU COMPTANT	OBLIGATIONS 4 0/0 AU COMPTANT
1er	460 461.25 462.50 463.75 465 463 75 462.50	en liq. : 460 au 15 : 458.75	410 408.75 407.50 410	370 370.25 370.50	235 239.50 236 235.50	282 280 277 281 281.50 282
2	460 462.50 463.75 462.50 461.25 460 461.25	en liq. : 462.50 au 15 : 462.50	420	370.25 374	236 236 25 237	284 283 282.50 282.25 283
3	460 458.75 460 457.50 460	en liq. : ... au 15 : 461.25	420 415	372.50 373 370.25 373	238 239 237.50 237	284 285 283
4	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
5	460 461.25 462.50 463.75 465	en liq. : ... au 15 : 460	415 417.50 415 410 412.50 415	373 374 375	240 239.75 239.50 239.25	283 283.25 283 50 283.75 284 283 25 283 283.50 284
6	465 466.25 467 50 468.75 466.25 467.50 468.75 470 472.50 473.75 475 473.75 470	en liq. : .. au 15 : 465	420 425	374.50 375 376 378	239.50 240 240.50 241 242	284 284.25 284.50 285 284.75 284 284.25 284.50 285 286 286.50 287
7	470 471.25 472.50 473.75 470 472.50 470 468.75 467 50 466.25 467.50 468.75 470 468.75	en liq. : ... au 15 : 473.75	425	380 382.50 385 379.50 379 378 50 378 379 378	242.50 242.75 243 243.50 244 243.50	289 290 290.50 290.75 291 290
8	467.50 468 75 466.25 468.75 470 468.75	en liq. : ... au 15 : 467.50	425 430	378 377.50 377 378 378.50	240 239.50 239 239.50 239.75 240	290 288
9	470 468.75 470 471.25	en liq. : ... au 15 : 470	425	377 377.50 378 378.50 379 379.50	242 240 239 240.50	288 287.75 288 288.25
10	472.50 473.75 472.50 475 473.75	en liq. : ... au 15 : 475	»	380 381	241 242 242.50 243	289.75 289 288 289
11	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
12	470 472.50 473.75 472.50	en liq. : ... au 15 : 472,50	425	381 381 50 382 385 381 383 382 381 381.25	243 242.50 242 25	288 288 25 288.50 288.75 288.25 288 288.25
13	471.25 472.50 473.75 475 473.75	en liq. : ... au 15 : 473.75	»	384 384 50 384 383.50	242 75 242 50 242 241.50 241 240.50	289
14	472.50 470 471.25	en liq. : ... au 15 : 471.25	»	384 382 381 380 382 380 379.50 379 25	240 239.75 239.50 239 238.50 238.25 238	287 283 285.50 285 284 50

7e Année. — Numéro 161. Samedi 1er Mai 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Southampton le 22 avril, par le paquebot Don

MM. ALLEXANDRE (Joseph), opérateur.
TOURRÈS (Félix), opérateur.
LEPECQ (Gaston), opérateur.
MALACRIDA (Jules), opérateur.

LE RAPPORT DES PETITIONS

REVUE DE LA PRESSE

Nous avons donné, dans notre dernier numéro, le texte officiel du rapport déposé par M. Richard, au nom de la première Commission des pétitions de la Chambre des Députés, sur les pétitions des actionnaires et obligataires de la Compagnie du Canal interocéanique.

La publication de ce rapport a donné lieu, dans la presse, à un tel ensemble de manifestations sympathiques, l'impression causée par ce document parlementaire a été si générale, qu'il nous est impossible, à notre grand regret, de reproduire ici toutes les appréciations émises à son sujet par les journaux les plus autorisés et les plus compétents.

Parmi les réflexions suggérées à nos confrères par cette importante publication, il en est quelques-unes qui nous ont semblé, toutefois, devoir attirer plus particulièrement l'attention de nos lecteurs.

Nous citerons, entre autres, le *Gaulois*, qui, sous la signature de M. Louis Prudent, s'exprime dans les termes suivants :

Nos lecteurs se rappellent que des pétitions, revêtues de très nombreuses signatures, ont été adressées à la Chambre pour appuyer la demande faite par M. Ferdinand de Lesseps en vue de l'émission d'obligations à lots. La Commission des pétitions a été saisie de l'affaire, et j'ai déjà annoncé qu'elle avait conclu, à l'unanimité, à la prise en considération, c'est-à-dire au renvoi aux ministres compétents.

Je viens de lire le rapport qui contient et justifie cette conclusion. Il me semble que la chose mérite de s'y arrêter un instant.

Le rapport, après un historique assez rapide, se divise en trois parties principales ;

1° Le coût du canal ;

2° La durée probable des travaux ;

3° Les calculs relatifs au rendement.

Sur chacun de ces points, l'opinion de la commission est très affirmative. Cela est d'autant plus remarquable que cette opinion est émise à l'unanimité, et qu'elle émane d'une réunion d'hommes formée en dehors de toute vue spéciale sur cette affaire. J'entends par là qu'à l'époque où la première Commission des pétitions a été élue par les bureaux, personne ne s'attendait à ce qu'elle aurait un jour à s'occuper du Canal de Panama et de la Compagnie interocéanique.

Quelle est la solution admise sur les trois points que je viens d'indiquer?

Le rapport dit :

« Il est certain, évident, que la somme de 1,070 millions sera suffisante pour l'achèvement des travaux et que, sur ce

point, les décisions du congrès international auront été respectées. »

Voilà pour le coût du canal.

Le rapport ajoute :

« L'achèvement du canal est une question d'argent ; .. que cette question soit réglée, et l'achèvement des travaux à l'époque déterminée ne peut faire aucun doute. »

Enfin, au sujet du rendement probable, le rapport fait au nom de la Commission estime qu'on ne peut pas admettre un transit minimum inférieur à 6 millions de tonnes et donnant une recette nette de 36 millions. Cela, dès la première année.

On voit de quelle façon une commission parlementaire qui est, pour ainsi dire, l'image réduite de la Chambre, adopte et confirme, en les précisant, toutes les assertions de la Compagnie.

La commission a donc émis, et à l'unanimité, comme je l'ai indiqué dans une note précédente, un avis favorable.

Actionnaires et obligataires de Panama ont à tenir grand compte de cet incident, car il comporte, dans la pratique, au point de vue du marché des titres et à d'autres égards, des conséquences, qui, suivant moi, ne peuvent pas tarder à se développer.

Le *Siècle* fait remarquer que la Commission des pétitions se fonde, entre autres motifs, sur ce que « l'entreprise est bonne, utile, honnête et honnêtement conduite ».

La première Commission de la Chambre des Députés, dit le *Constitutionnel*, vient de se prononcer sur les pétitions par lesquelles des milliers de porteurs d'actions ou d'obligations du Canal de Panama ont sollicité l'autorisation, pour M. de Lesseps, d'emprunter, au moyen d'une émission de valeurs à lots, les sommes qui lui sont nécessaires pour terminer son œuvre.

Nous pensons que la Chambre s'associera à ces conclusions, que la question financière en suspens sera promptement tranchée et que l'œuvre nouvelle à laquelle le « Grand Français » est en voie d'attacher son nom, déjà si glorieux, sera menée à bonne fin dans les délais fixés.

Appréciant, dans son bulletin financier, la situation de la Compagnie du Canal interocéanique, l'*Evénement* s'exprime en ces termes :

Le rapport de M. Rousseau est, dit-on, favorable à la Compagnie, ainsi que cela était prévu depuis longtemps.

Quant à la première Commission chargée de l'examen des pétitions à la Chambre, elle a formulé son avis longuement motivé et conclut à l'autorisation de l'émission d'obligations à lots.

Le rapport de la commission est assez intéressant pour être cité en entier; à raison du peu de place dont je dispose, je me borne à en faire quelques extraits.

La *Petite République française* émet un avis analogue :

Indifférente aux oscillations de la Bourse, la Compagnie du Canal de Panama poursuit l'accomplissement de son œuvre. Le retour à Paris de M. F. de Lesseps, acclamé par les témoignages les plus patriotiques, les nouvelles satisfaisantes rapportées de l'Isthme et propagées par tous les délégués qui ont fait partie de la dernière expédition, voilà ce qui intéresse le plus les porteurs de valeurs de Panama. La première commission des pétitions de la Chambre a examiné, cette semaine, on se le rappelle, une pétition signée par un nombre considérable d'actionnaires et d'obligataires du Panama, demandant qu'on accordât à la Compagnie l'autorisation d'émettre des obligations à lots pour faire face aux dépenses futures. La commission s'est prononcée à l'unanimité en faveur de cette pétition, qui a été renvoyée au ministre compétent.

Après avoir rendu compte de la situation des travaux dans l'Isthme, du nombre d'ouvriers au travail et du succès assuré de l'entreprise, l'*Intransigeant* dit :

Les actionnaires de Panama attendent la décision de la Chambre qui doit confirmer les conclusions favorables du rapporteur chargé d'examiner la pétition en faveur de l'émission d'obligations à lots. On ne doute pas que le Parlement accorde à bref délai l'autorisation demandée.

Le *Voltaire*, après avoir enregistré, comme ses confrères, les conclusions de la commission parlementaire, dit que « l'éducation des actionnaires de Suez sert aux actionnaires du Panama ».

D'ailleurs, ajoute-t-il, la plupart d'entre ces derniers sont des « anciens de Suez » qui ont placé en Panama une partie de leurs bénéfices réalisés, qui ont doublé leur enjeu par conséquent. Et comme les bénéfices du Canal de Suez, recettes, dividendes et plus-value des cours, atteignent actuellement près de *deux milliards*, on voit que M. de Lesseps a de quoi demander à l'épargne française, qui est son œuvre. Les *petites gens* savent combien le « grand Français » est économe.

Et c'est ainsi que nous avons appris, sans aucun étonnement, que l'un des résultats de son récent voyage dans l'isthme sera très probablement la suppression de divers travaux d'art décrétés, tels que portes de marée, barrage, etc., dont il ne voit pas, pratiquement, la nécessité. Le prix de revient du canal sera donc diminué d'autant.

Dans la presse financière, dont la compétence est encore plus spéciale en pareille matière, les appréciations ne sont pas moins favorables.

On se rappelle, dit le *Capitaliste*, qu'au mois de novembre dernier un groupe important d'actionnaires et d'obligataires du département de la Drôme avaient pris l'initiative d'adresser à la Chambre des députés une pétition tendant à autoriser M. de Lesseps à faire une émission d'obligations à lots pour lui permettre l'achèvement du Canal de Panama dans des conditions économiques.

Nos lecteurs se rappellent que nous avons engagé nos confrères de la presse à donner leur appui à cette intéressante manifestation et de conseiller aux porteurs de titres de la Compagnie de Panama de suivre l'exemple des actionnaires de la Drôme en organisant un pétitionnement en masse.

L'appel de la presse a été entendu. Des pétitions en grand nombre ont été adressées à la Chambre des Députés, qui les a renvoyées à la première Commission. Celle-ci avait choisi comme rapporteur M. Richard.

Le rapport de M. Richard, dont les conclusions ont été adoptées à l'unanimité par la Commission, vient d'être distribué.

Le *Capitaliste* ne peut pas faire moins que de le reproduire *in-extenso*.

Le *Bulletin du Crédit* estime qu'on doit attacher « une importance exceptionnelle et une autorité de premier ordre » au rapport présenté à la Chambre des députés.

Ce rapport, dit notre confrère, est un acte de loyauté et de courage. Il a les qualités de clarté et de précision qui font la lumière.

Nous regrettons de ne pas pouvoir reproduire ce document tout entier. L'espace nous manque, surtout dans la période où nous sommes des assemblées générales.

Après avoir rappelé les origines de l'affaire et les délibérations qui ont précédé la constitution de l'entreprise, la commission, par l'organe de son rapporteur, examine ces trois points :

1° Le coût probable du Canal;
2° La durée des travaux;
3° Le rendement de l'entreprise.

Nous détachons de chaque partie de cette étude les paragraphes qui en contiennent la conclusion.

Après avoir reproduit les principaux passages du document officiel, le même journal ajoute :

Le rapport signale la coïncidence qui s'est produite entre la demande faite par M. de Lesseps, en vue d'obtenir l'autorisation d'émettre des obligations à lots et la recrudescence de certaines attaques.

Actionnaires et obligataires ainsi attaqués ont songé à se défendre. De là est venu ce mouvement de pétitions en face duquel se trouvent les Pouvoirs publics. Au moment où le rapport a été rédigé on comptait plus de 12,000 signatures correspondant à plus de 200,000 titres. On peut affirmer qu'à l'heure actuelle ces nombres ont doublé.

Le *Paris-Bourse* regrette de ne pouvoir donner *in extenso*, en raison de son étendue, le rapport de M. Richard sur l'autorisation à accorder à la Compagnie de Panama pour une émission à lots, et, en analysant les principaux passages de ce document, il dit :

Le rapporteur fait l'historique du Canal de Suez et de l'autorisation accordée pour une émission de lots. Le capital fourni par les actionnaires et les obligataires du Suez a été de 389 millions. Les titres représentent aujourd'hui une valeur de 1 milliard 265 millions.

M. Richard dit que les résultats du Panama seront encore plus brillants, et s'élève justement contre la campagne faite en faveur de la suppression des affaires à l'étranger, ainsi que contre l'objection qu'en autorisant l'émission à lots dans une affaire d'intérêts privés, le gouvernement assumerait une certaine responsabilité morale.

L'*Epargne française* étudie les trois chapitres spéciaux dont s'est occupé le rapporteur, savoir : 1° coût du Canal; 2° durée des travaux; 3° rendement du Canal.

M. Richard, observe ce journal, dit que la partie la plus ardue et la plus coûteuse de l'entreprise a été le travail préparatoire.

Les ingénieurs américains qui ont étudié les progrès déjà faits sont d'avis (et ils ne sont pas tendres généralement pour l'œuvre de M. de Lesseps) que le creusement du Canal peut être activement poussé si l'argent dure, terminé en 1888 ou en 1889.

C'est donc entièrement une question d'argent.

Les entrepreneurs du travail, d'ailleurs, se sont engagés à exécuter leur tâche dans le délai indiqué.

Que la question financière soit tranchée, et l'achèvemen des travaux à l'époque déterminée ne peut faire aucun doute

En ce qui regarde le rendement, le rapporteur considère comme très raisonnable le chiffre de 6 millions de tonnes comme transit du Canal dès son ouverture.

En y comprenant, dit-il, 6 millions de revenus accessoires et sans comprendre le produit de 500,000 hectares de terrains avec mines, ni la vente et location des 10,000 hectares, propriété de la Compagnie à Colon, Panama, et le long du Canal, nous nous trouvons en présence d'un revenu minimum de 96 millions.

Le *Journal du Crédit public* analyse les principaux éléments dont se compose le remarquable rapport rédigé par M. Richard au nom de la commission des pétitions :

Le rapporteur, dit-il, commence par exposer les débuts de l'entreprise et les bases premières élaborées par le congrès international réuni à Paris en 1879 sous la présidence de M. de Lesseps. Les conclusions de ce Congrès furent que le Canal interocéanique, ou Canal de Panama, pouvait être exécuté moyennant un coût total de 1,070 millions et que le trafic devait être estimé à 6 millions de tonnes.

D'après ces données, la Société du Canal fut constituée, on le sait, en décembre 1880, sur la base d'un capital-actions de 300 millions.

Dès sa constitution, la Compagnie se mit à l'œuvre; les années 1880 et 1881 furent consacrées aux travaux d'installation, d'études, d'acquisition du matériel, de prise de possession des terrains, de baraquements et de sondages.

Les années suivantes, 1883, 1884 et 1885 ont vu se développer les travaux d'exécution et de creusement. Ils sont à l'heure actuelle en pleine mise en œuvre sur toute l'étendue de l'isthme, divisés en vingt-trois chantiers de terrassements et de dragages. Ils s'exécutent par les soins de vingt entrepreneurs, qui ont contracté l'enlèvement de 62 1/2 millions de mètres cubes. Il reste en outre, pour parfaire le Canal, 57 1/2 millions de mètres cubes, dont la Compagnie s'est réservé la disponibilité ultérieure.

L'engagement des entrepreneurs porte qu'ils auront terminé leurs travaux en 1889 au plus tard, pour une somme totale de 219 millions. La partie des travaux restée disponible ne coûtera pas autant, et sera terminée dans le même intervalle.

Dans la pensée de la Commission, on doit considérer comme certain, d'après les données qui précèdent, que le Canal pourra être ouvert en 1889, et que le coût de 1,070 millions, établi par les études du congrès international de 1879, ne sera pas dépassé.

Comme il a déjà été employé 471 millions dans les travaux et les dépenses de l'entreprise, la commission estime que l'émission demandée de 600 millions, en obligations à lots, sera suffisante pour l'achèvement complet.

Elle hésite d'autant moins à conclure en faveur de cette émission, que le trafic du canal, dans des proportions très largement rémunératrices, ne fait à ses yeux aucun doute. Le rapport rappelle que les prévisions pour le canal de Suez donnaient, à l'origine, un trafic de 3 millions de tonnes. Ce chiffre est triplé aujourd'hui, et l'on entrevoit pour l'avenir un développement de 15 à 18 millions de tonnes.

Nul doute, dès lors, selon le rapporteur, que, pour le Panama, le chiffre de 6 millions de tonnes, assurant une recette brute de 90 millions, portée à 96 millions en y ajoutant les produits accessoires, n'offre des éléments surabondants pour la rémunération des capitaux engagés.

Telles sont les conclusions que la commission a transmises aux ministres des affaires étrangères, de l'intérieur et des finances. Elles serviront certainement de base à une autorisation qu'il importe de rendre avec promptitude, puisque l'émission demandée aura pour résultat l'achèvement d'une œuvre au moins égale à celle de Suez, qui a enrichi les capitaux français de magnifiques revenus, tout en servant les intérêts du monde entier, où elle a popularisé partout le nom de la France.

En rendant compte des termes du rapport de la commission, tendant à l'autorisation d'une émission de valeurs à lots, le *Nouveau Monde* dit que « les actionnaires de Panama attendent avec une entière confiance la décision du Parlement », et il ajoute :

Le gouvernement de la République ne saurait refuser aux actionnaires du Canal de Panama ce qui a été accordé dans des circonstances identiques aux actionnaires du Canal de Suez.

Nous citons, pour terminer, le *Télégraphe* qui, envisageant la question à un point de vue plus général, fait ressortir l'influence que doivent exercer sur la colonisation et le commerce universel les grandes entreprises comme celle du Canal interocéanique.

Nous détachons de son argumentation les passages suivants :

Le rapport conclut favorablement et appuie ses conclusions sur un exposé, très clair, des conditions financières et techniques de l'entreprise. Mon intention n'est pas de le suivre sur ce terrain : le journal y reviendra en temps et lieu. Je voudrais seulement indiquer, aujourd'hui, un point de vue fort intéressant sous lequel il conviendrait d'envisager l'affaire qui se présente au Parlement. C'est le point de vue de la colonisation.

Toutes les nations européennes sont maintenant en veine de coloniser. La France, depuis quelques années, a voulu regagner le temps perdu : après l'Algérie, la Cochinchine et la Nouvelle-Calédonie, le Sénégal, le Congo, la Tunisie, le Tonkin, Madagascar en font foi. L'Allemagne s'éveille à son tour, l'Italie s'agite; c'est une émulation internationale qui pousse invinciblement tous les peuples en avant.

Nous avons inscrit dans nos prévisions de dépenses de l'année courante 79 millions de crédits pour le Tonkin et Madagascar, en dehors du service colonial figurant au budget pour 37 millions, soit ensemble 112 millions. Pour 1887, le ministre des finances nous annonce 30 millions de dépenses pour les protectorats et 45 millions pour le service colonial; soit ensemble 75 millions. L'Algérie, bien entendu, rattachée aux départements ministériels de la France, ne figure pas dans ces sommes.

Eh bien! en présence de dépenses aussi considérables, justifiées par la nécessité où nous nous trouvons de maintenir notre pavillon et de défendre notre influence commerciale et civilisatrice dans le monde entier, il serait étrange que nous ne fissions pas le nécessaire pour favoriser, sans bourse délier, des entreprises comme celle du Canal de Panama, qui équivalent à de véritables colonisations, mais pacifiques, celles-là, et souvent plus fécondes que les colonisations officielles.

...De telles Compagnies universelles constituent, au profit des nations qui en prennent l'initiative et la direction, les plus sûres et les plus fécondes de toutes les colonies d'exploitation et de commerce; et cette sécurité s'étend, cela va sans dire, à tous les colons individuels qui peuvent devenir les sous-concessionnaires de ces Compagnies universelles. Il ne faut pas oublier, en effet, que la Compagnie de Panama, pour ne parler que d'elle, possède 500,000 hectares de terrains, avec les mines qu'ils contiennent, concédés par le gouvernement colombien.

Quoiqu'on fasse, on ne pourra jamais empêcher qu'une Compagnie aussi puissante, dirigée par le grand Français, ne favorise avant tout autre l'extension et la prospérité de notre race.

VOYAGE DES DÉLÉGUÉS

LA CONFÉRENCE DU DÉLÉGUÉ DE MARSEILLE

M. Jules-Charles Roux, qui a accompagné M. Ferdinand de Lesseps à Panama en qualité de délégué de la chambre de commerce de Marseille et dont le rapport officiel sera très prochainement publié, comme nous l'avons dit dans notre dernier numéro, a donné en outre, ces jours derniers, dans la salle du Cercle artistique de Marseille, dont il est président, une conférence dans laquelle il a résumé ses impressions de voyage et les résultats de son inspection des travaux.

La presse marseillaise donne à ce sujet des détails intéressants dont nous regrettons de ne pouvoir reproduire que quelques extraits :

M. J.-Ch. Roux, dit le *Messager du Midi*, a très nettement exposé la situation et n'a rien caché sur une entreprise qui a été l'objet de nombreuses critiques, mais qu'on est sûr maintenant de mener à bonne fin dans un délai relativement court. On a fait quelquefois, a-t-il dit, des objections sur l'utilité de ce nouveau Canal en se plaçant au point de vue exclusivement français. On a prétendu que nos intérêts étaient minimes dans ces parages, et que l'Angleterre et les Etats-Unis profiteraient surtout des avantages d'une œuvre accomplie, en majeure partie, par l'épargne française. On ne remarque pas que, si nos relations commerciales avec les pays du Pacifique sont peu considérables, c'est une raison de plus pour tâcher de les augmenter en créant des débouchés faciles. Mais en attendant, le produit du péage de toutes les marines viendra rémunérer les capitaux engagés, et, au lieu d'avoir produit des fonds au profit de l'étranger, le capital souscrit en France pour près des cinq sixièmes, prélèvera un impôt important sur le commerce exotique. La France a par conséquent un intérêt de premier ordre à l'ouverture du Canal de Panama. Elle doit se tenir prête à profiter des avantages que lui procurera ce passage à l'instant même où il sera livré. Il est nécessaire que nos armateurs et nos commerçants comprennent l'importance majeure, absolue qu'il y a, non seulement à conserver la position résultant d'affinités multiples, mais encore à l'étendre, l'agrandir, la fortifier en se tenant prêts à faire usage du nouveau Canal dès les premiers jours de sa mise en exploitation...

Tout cela a été exposé avec une clarté saisissante par M. Jules-Charles Roux, qui s'est très spirituellement défendu de faire une conférence sur le Canal de Panama. Si le mot conférence est trop prétentieux, mettons causerie, mais une causerie instructive, bourrée de faits et coupée, çà et là, d'anecdotes où la bouillabaisse et les jeunes Anglaises jouent un rôle amusant; ce sont les jeunes Anglaises que Tartarin avait déjà vues en Suisse.

Inutile de dire que le succès de M. Charles Roux, devant un auditoire de camarades et d'amis, a été complet. Les applaudissements et les félicitations ne lui ont pas manqué.

Le *Petit Marseillais* reproduit la partie de la conférence où M. Jules-Charles Roux a retracé les divers incidents de son voyage.

L'honorable président commença alors le récit de son voyage. C'est d'abord son départ de Paris, le 29 janvier, en compagnie de ses co-délégués et de M. de Lesseps, et l'arrivée de tous à Southampton. Les voyageurs furent l'objet d'une véritable ovation dans cette ville ; on leur imposa des discours, des banquets et des toasts jusqu'au moment de leur embarquement. Nous tenons les Anglais pour froids, mais M. Roux a des raisons pour les croire plus enthousiastes que nous. Plus de 10,000 personnes suivirent les délégués jusqu'à bord. L'espace nous manque pour rapporter les anecdotes et les bons mots de l'aimable causeur, et nous ne pouvons qu'esquisser à grands traits son récit intéressant.

La première escale fut celle de la Barbade, la plus orientale des Antilles. Les Marseillais n'apprendront pas sans intérêt que leur délégué y composa, avec les poissons du cru, une bouillabaisse qui obtint les suffrages de toutes les misses et ladies du bord. Puis on relâcha à la Jamaïque, où l'amiral Carpenter et le colonel Talbot se joignirent à la délégation officielle. Enfin on débarqua à Colon.

A ce moment du récit, M. Jules-Ch. Roux indique sur une carte de grande dimension, dressée par MM. Apy et Partol et comptant toute la longueur de l'estrade, la position de divers chantiers, l'état où en était chacun d'eux, l'outillage employé, expliquant en détail les travaux effectués et ceux qui restaient à faire. C'est ainsi qu'il a fait connaître successivement à son auditoire les travaux de la rade et du port de Colon, et la situation exacte des principaux chantiers de Gamboa, d'Emperador, de Culebra, de Matachin et de Panama.

L'état sanitaire de l'Isthme est aujourd'hui satisfaisant. La Compagnie a fait de grandes dépenses pour assurer le bien-être du personnel et des ouvriers. A Colon et à Panama on a construit deux hôpitaux grandioses. Celui de cette dernière ville est formé de 27 pavillons et contient 500 lits. Détail curieux, ce sont les nègres qui fournissent le plus grand appoint dans le nombre des malades par suite des accidents qui se produisent sur la voie ferrée. Il est presque impossible de leur faire comprendre qu'ils doivent se garer des locomotives. Stupidement ils les regardent venir sur eux sans songer qu'elles peuvent les écraser ou les blesser pour le moins.

M. Jules-Ch. Roux est persuadé que les travaux de percement de l'Isthme de Panama seront achevés dans peu d'années, et que cette entreprise colossale sera effectuée dans d'excellentes conditions de rapport. En effet, si la dépense atteint le chiffre de 1,200,000,000, le trafic prévu par tous les gens compétents atteindra un minimum de 7 millions 500,000 tonnes par an, à 15 fr. l'une; il y a à tenir compte en plus de l'exploitation du chemin de fer de Colon à Panama, des immenses terrains concédés à la compagnie et du passage des voyageurs.

La *Gazette du Midi* a relevé, dans la causerie de l'éminent conférencier, les détails relatifs aux travaux en cours d'exécution.

Mais nous avons appris aussi quelles sont les difficultés — insurmontables pour tout autre que M. de Lesseps, — que la nature oppose à cette œuvre de géants ; nous avons vu la dérivation nécessaire du *Chagres*, l'ouverture d'une tranchée monstre qui, dans la partie montagneuse, donne passage au Canal avec une ouverture de 150 mètres et une hauteur de 75 mètres ; nous avons assisté, pour ainsi dire, à l'explosion d'une mine dans laquelle étaient entrés 2,500 kilogs de dynamite et 1,250 kilogs de poudre, — et qui a coûté 20,000 fr. — pour abattre 30,000 mètres cubes de déblais. Nous avons visité les ateliers d'ajustage, indispensables pour la prompte réparation sur place de ces machines étonnantes qui remplacent avec avantage les millions d'ouvriers qu'employaient les Pharaons pour leurs constructions colossales.

Le *Soleil du Midi* conclut, du récit de M. J.-Ch. Roux, que le percement de l'Isthme peut être considéré comme un fait accompli :

600 millions ont déjà été dépensés, y compris l'acquisition du chemin de fer, qui a été payé 100 millions et qui en rend 7 actuellement. On a fait éclater devant M. de Lesseps et la Commission internationale, une mine qui a coûté 23,000 francs ! On creuse des tranchées qui auront plus de cent mètres de profondeur. Le Canal, en plaine, aura 40 mètres de largeur au niveau de l'eau et 23 au fond de la cuvette. L'état sanitaire n'est pas des plus mauvais, bien s'en faut. La mortalité est de 6 0/0 pour le personnel des employés européens, et de 7 0/0 pour les ouvriers nègres ou indigènes.

Des hôpitaux et des *sanitarium*, fort bien aménagés, sont d'ailleurs installés à Colon, à Panama et dans des îles voisines de la côte. Les travaux d'endiguement du Rio-Chagres et du Rio-Grande sont fort avancés.

Il y a encore 600 millions à dépenser. On compte sur un transit de 8,000,000 de tonnes et sur un rendement de 120,000,000 de francs dès la première année. Tels sont les chiffres sur lesquels s'accordent la plupart des économistes français, anglais, américains, etc., entre autres notre concitoyen, M. l'ingénieur Simonin.

Le gouvernement de Colombie se montre animé des meilleures dispositions vis-à-vis de la Compagnie et de M. de Lesseps. La Compagnie pourra prendre une lisière de 200 mètres de chaque côté du Canal, plus 500,000 hectares où bon lui semblera.

Dans le *Journal de Marseille*, M. Th. Lepeytre donne, à son tour, une analyse très complète de la conférence du cercle artistique :

Etait-ce une conférence? était-ce une causerie? C'était, en tous cas, un récit charmant de naturel et de bonne grâce que nous a fait samedi, de sa rapide excursion à Panama, M. Jules Charles Roux. A Marseille, où M. de Lesseps est dans toutes les mémoires et dans bien des cœurs, nous dirons, pour définir le genre du sympathique et distingué président du Cercle artistique, qu'il nous a paru se ressentir de ce mois de vie commune avec le séduisant et illustre perceur d'isthmes.

Il y a quelque vingt ans — hélas! — nous eûmes avec le très jeune membre de la chambre de commerce de Marseille et notre regretté ami et maître Sébastien Berteaut, la bonne fortune — inespérée pour nous — de suivre en dahabieh, sur le canal d'eau douce, de Port-Saïd à Suez, l'illustre promoteur et de l'entendre, huit jours durant, haranguer au dessert cent dix convives tenus sous le charme de sa parole.

Ces visiteurs venaient de France, d'Italie, de Turquie, de Perse, de New-York, de San-Francisco, de partout, hormis l'Angleterre, — les quatre délégués anglais s'étant trouvés, la veille du départ, comme les chanteurs italiens d'une opé-

elle célèbre, « d'un commun accord indisposés ». Eh bien! dans la façon de dire de M. J.-C. Roux, nous avons retrouvé comme un reflet du brillant esprit qui séduisait alors son auditoire cosmopolite. C'était, sous une apparence familière, ce même art d'égayer le récit d'anecdotes, de jeter çà et là et comme négligemment un raisonnement, un chiffre, enfin ce même ton de bonne compagnie et ce parti pris absolu de n'ennuyer jamais. Un peu plus de *cant* seulement chez notre gentleman marseillais.

Après le départ de Southampton (28 janvier), au milieu de l'enthousiasme indicible de dix mille Anglais, chacun s'ingénie, à bord du *Medway*, à tromper les ennuis de la navigation. M. de Lesseps fait des conférences aux dames. M. J.-Ch. Roux, qui n'oublie ni Saussaye, ni le Cercle artistique, initie ses compagnons aux douceurs de la bouillabaisse et organise des concerts et des bals. En bon fils de Marseille, il regrette même notre mistral ; c'est à la Jamaïque, en sentant souffler le *Norte*.

En cours de voyage, nos touristes sont rejoints par lord Carpenter, le colonel Talbot et lord Sutherland, ce sujet de la Reine dont l'immense richesse terrienne effraya le Shah de Perse et lui fit taxer d'imprudence le prince de Galles qui ne commandait pas de couper le cou à un vassal aussi puissant. « Nous fréquentions bien », conclut le châtelain de Saussaye.

A Colomb, nos Français ne voient pas sans respectueuse sympathie une statue du grand navigateur, donnée à ce pays par l'impératrice Eugénie.

Alors commence la traversée de l'Isthme, au milieu de travaux gigantesques, de tranchées de 74 mètres de profondeur, de dragues colossales, de cuillers titanesques remplissant un wagon en deux minutes, de mines de dynamite faisant sauter 30,000 mètres cubes de déblais, de barrages devant contenir *un milliard* de mètres cubes d'eau.

C'est Culebra, fourmilière humaine à sept étages, chantier de deux mille ouvriers. C'est le Rio-Grande, c'est le Chagres au cours tumultueux, agrémenté de crocodiles qui suivent les pirogues de nos voyageurs, deux fleuves qu'il faut endiguer et déverser dans des canaux latéraux. Ce sont les ateliers d'ajustage de Colon, Panama et Matachin. C'est Panama enfin avec sa luxueuse pagode chinoise et son hôpital de 500 lits, qui a coûté 3 millions et demi, desservi par les sœurs de Saint-Vincent-de-Paul. Ce sont les ouvriers nègres, les Chinois cantiniers et banquiers, c'est tout un fourmillement de mondes divers, qui fêtent les touristes européens.

L'impression ressentie par les auditeurs de M. Jules-Charles Roux est d'ailleurs bien résumée dans les lignes suivantes, par lesquelles le *Sémaphore de Marseille* termine son compte rendu de cette intéressante soirée :

En somme, tous ceux qui ont assisté à la causerie de samedi soir auront une idée générale, mais juste, de l'isthme de Panama, et des travaux du percement du Canal. En deux heures de temps, on ne peut demander davantage. Il serait difficile de résumer la causerie de M. J.-Ch. Roux, car elle valait par le charme et la précision des détails, et pour ne pas trahir le causeur, c'est la sténographie qu'il faudrait donner de la causerie. Toute l'assistance s'est unie à l'hommage ému et délicat que M. J.-Ch. Roux a rendu à l'infatigable M. de Lesseps, celui qu'il est devenu presque banal d'appeler le grand Français, mais qui l'est bien réellement, si nous en croyons les honneurs que lui rendent les nations rivales. Blessé à mort, le guerrier thébain, consolait les siens et leur disait : « Pourquoi pleurer ? Je laisse deux filles immortelles, Leuctres et Mantinée. » M. de Lesseps, qui se porte fort bien Dieu soit loué, et qui a beaucoup d'enfants, laissera auss deux filles immortelles : Suez et Panama, et son nom vivra dans la mémoire des hommes.

D'unanimes applaudissements, plusieurs fois répétés, on salué la fin de la causerie de M. Jules-Charles Roux.

Le *Journal commercial et maritime*, publié à Marseille par la *Société pour la défense du commerce*, s'appuie sur les arguments développés par le délégué de Marseille, pour étudier en détail la situation du Canal de Panama, son avenir, les conséquences économiques de son ouverture.

S'il est, dit ce journal, une question commerciale, industrielle ou financière qui ait jamais surexcité la curiosité publique, c'est assurément celle du Canal de Panama. Des flots d'encre ont été versés à propos de son achèvement possible ou non, de son trafic futur, de la rémunération des capitaux engagés, de l'hostilité avérée ou cachée des pays voisins, enfin de toutes les causes qui pouvaient compromettre les résultats de l'entreprise. Il est vrai qu'elle est tellement grandiose et audacieuse qu'il était presque impossible qu'il en fût autrement. Les détracteurs n'ont donc pas manqué, et il est probable qu'il en sera ainsi jusqu'au jour de l'achèvement complet des travaux, et même après l'ouverture du Canal, même lorsqu'il sera en plein fonctionnement et que le succès aura dépassé toutes les espérances. Ne voyons-nous pas aujourd'hui encore dénigrer obstinément et aveuglément le Canal de Suez malgré les deux milliards qu'il a rapportés à la France.

On a dit, à ce propos, qu'il était anti patriotique d'avoir exporté de la France 600 millions pour une entreprise étrangère; mais les deux milliards qui représentent aujourd'hui ces 600 millions, sont une réponse suffisante.

Le public, le public éclairé et intelligent, qui observe et compare, le comprend et ne se laisse pas entamer, mais si bronzé que l'on soit contre les calomnies, les fois les plus robustes peuvent à l'occasion se laisser ébranler sous des attaques répétées ou des raisonnements captieux ; aussi nos lecteurs ne liront-ils pas sans intérêt les détails fournis sur le Canal par un témoin oculaire des plus autorisés, envoyé sur les lieux avec une mission officielle et qui revient plein d'admiration de la grandeur de l'œuvre entreprise, des travaux déjà effectués, du résultat final qui ne fait plus l'ombre de doute.

Aussi bien M. J.-Ch. Roux, délégué à Panama par notre Chambre de commerce, comme il y a vingt ans il avait été délégué à Suez, est-il bon prophète, car, un des premiers, et à une époque où il fallait un certain courage pour le dire, il a affirmé le succès du Canal de Suez.

Aujourd'hui, M. J.-Ch. Roux croit, avec non moins de certitude, au succès prédit par M. de Lesseps, et il base son appréciation sur les faits qu'il a constatés. Nous n'allons donc pas faire l'historique du Canal ou l'exposé complet de la marche des travaux. Nous nous bornons à quelques indications sommaires sur les côtés les plus importants et les plus discutés de l'entreprise, puisque nous avons la précieuse fortune de les tenir d'un témoin compétent.

Après avoir résumé les observations de M. J.-Ch Roux sur l'état d'avancement des travaux, les moyens employés pour triompher des divers obstacles et l'avenir réservé à l'entreprise, le *Journal Commercial et maritime* ajoute :

Il ne faut pas perdre de vue que le percement de l'Isthme va gêner quelques puissantes Compagnies de Chemins de fer

qui ont le monopole des transports entre l'Est et l'Ouest, que tout ce gros trafic passe sous leurs fourches caudines, et que dès lors elles ne voient pas sans appréhension se créer à leurs portes une redoutable concurrence.

Avec les gros capitaux dont elles disposent, la presse à leur dévotion, il faut s'attendre à voir répandre encore de temps à autre, les inventions les plus absurdes et les plus propres à épouvanter les porteurs de titres, mais depuis le rapport du lieutenant Rodgers, délégué par le gouvernement, l'opinion est faite de l'autre côté de l'Atlantique, habitué à ce genre de manœuvres, et elles seront impuissantes à réagir contre.

Rappelons à ce propos ce qui s'est passé tout récemment au sujet de M. Rousseau, ingénieur, délégué par le Gouvernement français, pour lui rendre compte de l'état des travaux. Un matin tous les journaux publient cette étonnante dépêche, reproduite du *Times* et datée de Philadelphie, disant que le rapport de M. Rousseau était nettement défavorable. Il était déjà bien peu probable que M. Rousseau, investi d'une mission de confiance, se permît d'aller confier les secrets de son rapport au premier reporter venu. Mais la fausseté de la nouvelle a été bien mieux démontrée par le rapport lui-même déposé ces jours-ci et entièrement favorable.

Tels sont, sommairement relatés, les principaux points exposés par M. J.-Ch. Roux. Dire qu'ils partent d'un point de vue trop optimiste serait faux, car en ce qui concerne les travaux, il se borne à décrire ce qu'il a pu constater *de visu* et en ce qui concerne le trafic futur et les recettes à espérer, il ne fait que reproduire les chiffres qui ont été donnés par les économistes et les savants les plus compétents. Au surplus, pour quiconque a été dans ces pays d'Outre-Atlantique et a pu voir de près l'activité prodigieuse qui règne partout, le mouvement toujours grandissant et croissant des échanges, le champ presque infini exploitable et par dessus tout la fièvre d'affaires qui secoue peuples et individus, ces appréciations mesurées sembleront plutôt en-deçà qu'au-delà de la vérité.

LE RAPPORT DU CONSUL GÉNÉRAL DU PÉROU

A PANAMA

Extrait de la « Estrella de Panama »

Nous venons de lire *in extenso* le rapport officiel adressé au ministère des affaires étrangères de la République du Pérou par le consul général de cette République à Panama, M. Pedro Garezon, au sujet des travaux de la Compagnie du Canal interocéanique, depuis sa fondation jusqu'au 21 décembre dernier.

Pour comprendre la portée de ce rapport, il suffit de noter que la partie historique embrasse trois dates, très éloignées l'une de l'autre : 1581, 1879 et 1885.

Enthousiaste de la grande œuvre qui, comme il le dit parfaitement bien, résout un problème qui n'est ni partiel ni inférieur, mais un problème universel au plus haut degré, d'une portée économique, et intéressant l'industrie, la marine et le commerce du monde, il parle avec une véritable inspiration des avantages du Canal en général, et de ceux que celui-ci rendra particulièrement à sa patrie.

Au nombre des premiers, il faut spécialement signaler, non seulement pour leur valeur positive mais en raison de la manière dont ils ont été énoncés, les suivants : Libre passage à toute espèce de navires; diminution de la distance qui jusqu'aujourd'hui a existé dans la communication entre l'hémisphère ancien et les côtes occidentales du nouveau monde ; facilité donnée au trafic entre les nations; faculté d'inonder, comme par enchantement, les marchés différents de produits naturels et manufacturés de tous les pays; propagation des principes et des idées ; divulgation des éléments scientifiques ; protection de l'influence morale des langues et des croyances et ouverture d'un large et spacieux champ aux opérations industrielles.

Parmi les seconds avantages, il faut mentionner ceux qui se rapportent directement au Pérou. Ainsi, il est prouvé que, pour les voyages maritimes par le Canal de Panama de Liverpool à Callao, à Arica et à Iquique la distance est diminuée de 5,192, 4,702 et 4,464 milles respectivement.

Nous félicitons M. Garezon de son rapport si bien écrit, regrettant de ne pouvoir pas le reproduire dans toute son étendue, mais qui, nous n'en doutons pas, attirera certainement l'attention de la presse espagnole et inspirera aux moins crédules la conviction d'un résultat heureux de la grande entreprise.

LE CANAL DE PANAMA

Extrait de la « France »

C'est au congrès géographique d'Anvers, en 1871, que la question du percement de l'isthme américain, déjà agitée et étudiée aux Etats-Unis, a commencé à devenir populaire en Europe.

A la seconde session du congrès géographique, à Paris, en 1875, la question fit l'objet de nouvelles délibérations et un comité français d'études se forma.

A la suite des explorations entreprises, la réunion d'un congrès international, où le problème serait examiné et résolu, fut décidée, et ce congrès se réunit à Paris en 1879. Celui qui écrit ces lignes eut l'honneur d'en faire partie et d'être nommé rapporteur de la deuxième commission, la commission économique et commerciale.

M. F. de Lesseps fut choisi comme président de ce congrès, qui décida que le Canal interocéanique passerait pas l'isthme de Panama, allant de Colon et Panama, et serait tracé à niveau, comme un bosphore ou détroit, sans tunnel, sans écluses. Ainsi en avait-il été du Canal de Suez.

Le prix de revient du Canal de Panama fut fixé par la commission technique à 1,200 millions de francs, tous frais compris, et la direction de l'entreprise fut confiée à M. de Lesseps, qui avait déjà si bien réussi à Suez, et qui accepta gaiement cette nouvelle charge en disant « qu'un général qui a gagné une bataille peut bien en gagner une seconde. »

La durée des travaux fut fixée à douze ans, puis elle fut réduite à huit ans. A ce compte, le Canal devait être achevé en 1888.

De son côté, la commission de statistique calculait que sept millions et demi de tonnes passeraient par le Canal à l'époque de l'ouverture, et l'on réduisait, pour éviter tout mécompte, ce chiffre à six millions de tonnes, ce qui, avec le prix du passage fixé à 15 francs par tonne, donnait un rendement de 90 millions de francs ou 7 1/2 0/0 du coût du Canal.

La *Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama* a été constituée en 1880, au capital de 300 millions de francs en actions.

En deux ans, de 1880 à 1882, on a payé le prix de la concession, acquis le matériel, occupé le terrain sur toute la ligne, fixé le tracé et exécuté des sondages,

organisé les chantiers, construit des maisons et des baraquements pour les ouvriers, installé enfin des hôpitaux.

A partir de 1883 commence la période d'exécution sous la direction de M. Dingler, ingénieur en chef des ponts et chaussées, dont le programme est approuvé par la commission technique à Paris.

Aujourd'hui c'est M. Boyer, également ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui dirige ces travaux. Une vingtaine de chantiers sont en activité et sept grands entrepreneurs exécutent les dragages et les terrassements nécessaires pour amener le Canal au niveau voulu.

Le 29 juillet dernier eut lieu l'assemblée générale des actionnaires. D'après les comptes présentés, la Compagnie avait reçu la somme de 471 millions de francs, représentée par les actions, dont la moitié du capital était souscrite, et par les obligations.

Pour achever les travaux, il fallait une somme de 600 millions, et M. de Lesseps proposait de recourir pour cela à une émission d'obligations à lots.

Le Canal de Panama aura l'avantage de livrer, dès le jour de l'ouverture, aux armateurs et aux commerçants, des champs de trafic tout préparés, tant sur la côte américaine du Pacifique que dans toute l'Océanie.

Le jour où le Canal sera inauguré, toutes les flottes commerciales à vapeur ou à voiles seront prêtes, ce qui ne fut pas le cas pour le Canal de Suez, auquel, du reste, on ne croyait pas et qui ne peut profiter aux voiliers.

Le Canal de Panama aura sur le Canal de Suez l'avantage que les voiliers pourront le prendre, entre autres les grands clippers qui, de Liverpool et de Londres, vont chercher les laines en Australie, à Sydney, à Melbourne, viennent par le cap de Bonne-Espérance et retournent par le cap Horn.

La nouvelle voie sera merveilleusement appropriée à la navigation circulaire autour du globe qui se fera entre Panama et Suez.

Les adversaires de la Compagnie ne se sont pas fait faute, à plusieurs reprises, d'ouvrir une campagne contre cette grande et patriotique entreprise, en niant la réalité et l'importance des résultats acquis, en grossissant à plaisir quelques erreurs commises au début, quelques tâtonnements, quelques fautes de détail inévitables dans une œuvre si colossale et si lointaine. Panama n'est pas aux portes de la France comme était Suez, qui fut, du reste, attaqué aussi en son temps, surtout par les Anglais, ayant à leur tête Palmerston.

Malgré leurs brochures alarmantes, leurs journaux répandant les plus fausses nouvelles, tout cela dans un but de spéculation malsaine qu'on devine, les adversaires de Panama ne sont pas parvenus à inquiéter le moins du monde les actionnaires, et ceux-ci ont continué, comme ils l'avaient fait à Suez, à témoigner une confiance inébranlable à M. de Lesseps.

Les deux affaires sont françaises et auront eu à leur tête « le grand Français ».

L'autre jour, pour convaincre les plus récalcitrants, M. de Lesseps partait pour une promenade de deux mois à Panama, appelant à lui les représentants des Chambres de commerce. Il est revenu encore plus jeune, plus vigoureux, plus sain de corps et d'esprit qu'auparavant, après cette marche triomphale où il a été partout acclamé.

Un pareil homme ne peut pas manquer de réussir, comme il a déjà réussi une fois. Chacune de ces entreprises aura été exécutée à l'heure voulue, par l'argent, l'intelligence et le travail français, et les bénéfices en auront profité principalement aux Français.

Tous les moyens rapides et relativement peu coûteux, dont les perfectionnements de la mécanique permettent aujourd'hui d'user, les dragues et les excavateurs automatiques, qui extraient jusqu'à 4,000 mètres cubes par jour, les perforateurs mécaniques et la dynamite, qui permettent de faire sauter 30,000 mètres cubes de roches à la fois, tout cela nous annonce que le Canal de Panama peut être percé en 1889, la date de notre glorieux centenaire, et donne raison à M. de Lesseps, qui disait l'autre jour que toutes les machines en ce moment en activité sur le Canal de Panama représentaient le travail de 500,000 ouvriers.

L. Simonin.

DIX JOURNÉES DANS L'ISTHME DE PANAMA

Extrait du « Génie civil »

Le 17 février 1886, après 20 journées de voyage sur le paquebot *le Medway*, royal mail anglais, nous arrivons à Colon avec M. de Lesseps et les quelques personnes qui l'accompagnaient. On quitte le navire et bientôt nous sommes entourés et fêtés par les habitants de la ville. Une foule de nègres acclament M. de Lesseps avec un enthousiasme des plus pittoresques. Deux jeunes filles ornées d'écharpes aux couleurs françaises et colombiennes viennent le saluer et lui offrir des bouquets pour fêter sa bienvenue.

Le consul de France ; M. Léon Boyer, le nouveau directeur général des travaux du Canal, et M. Charles de Lesseps ; MM. Bonnafous, Bunau Varilla et quelques autres Ingénieurs de la Compagnie, se présentent aussi ; c'est une réception complète et tout à fait cordiale.

On nous installe tous dans les nouveaux chalets construits sur le terre-plein Christophe-Colomb. Ce terre-plein occupe une surface de 1,200 hectares environ ; il est formé par les terres enlevées pour creuser le Canal, c'est une sorte de presqu'île avançant dans la mer. La Compagnie a fait construire d'élégantes maisons en bois pour loger ses fonctionnaires ; des avenues de cocotiers sont plantées et pourront, dans quelques années, donner de l'ombre sur les promenades. Bien aéré par la brise de la mer, cet endroit est agréable et sain. On ne saurait en dire autant pour la ville même de Colon.

Il n'est guère possible de s'imaginer le degré de malpropreté des rues et les odeurs fétides qui se dégagent des terrains marécageux sur lesquels les maisons de bois, habitées par les nègres, sont construites. Il n'y a ni égout, ni écoulement pour les eaux, qui restent stagnantes sous les pilotis des maisons. Les grenouilles et les rats immondes vivent dans ces eaux et parmi les boues de la rue. Tout cela forme de hideux cloaques. Il n'est pas étonnant que les maladies et les fièvres élisent leur séjour dans des endroits semblables.

Le gouvernement Colombien a plusieurs fois, paraît-il, fait des efforts pour remédier à cet état d'insalubrité, mais la mauvaise administration du pays et le désordre ont tout empêché.

L'argent a disparu, aucun travail sérieux n'a été fait. Aujourd'hui M. de Lesseps nous a assuré qu'il y aurait des arrangements nouveaux avec la Compagnie du chemin de fer de Panama et le Gouvernement Colombien. On fera des travaux efficaces pour assainir Colon.

La première visite que M. de Lesseps a faite a été, à Colon comme à Panama, pour l'hôpital.

Celui de Colon peut contenir 150 lits. Il se compose de quelques pavillons construits sur des piles en maçonnerie fondées sur le rivage de la mer. Aérés constamment sur toutes leurs faces, ces bâtiments de bois peints et blanchis fréquemment sont d'une propreté

irréprochable. Cela est de bon augure pour la santé des malades.

Nous en avons vu quelques-uns, atteints par les fièvres paludéennes et intermittentes, puis des salles où sont couchés les ouvriers blessés ou contusionnés dans les travaux du Canal.

Dans des pavillons séparés, il y avait à ce moment huit cas seulement de fièvre jaune.

L'hospice de Colon, quoique fort bien installé, est simple et modeste; celui de Panama est un véritable modèle. Il a coûté une somme considérable à la Compagnie, mais on ne saurait reprocher cette dépense quand on voit les soins efficaces qui y sont donnés aux malades. Ce vaste établissement contient 500 lits, dont 200 seulement étaient occupés lors de notre passage. Il n'y avait pas un seul cas de fièvre jaune. Comme à Colon, l'hôpital est composé d'une série de grands pavillons, bien aménagés et parfaitement aérés. Ils sont placés sur la hauteur et l'on a de là une vue superbe sur la ville de Panama, le Pacifique, et des montagnes couvertes de verdure.

Quarante sœurs dirigent le service de l'hospice et, dans la saison où les malades augmentent, elles ont des servantes engagées à la journée pour les aider. Quatre docteurs et deux chirurgiens, neuf pharmaciens, sont chargés des soins à donner.

L'hospice a ses abattoirs, ses basses-cours, ses glacières, ses boucheries, etc., il peut satisfaire à tous ses besoins, car on a tout prévu.

Dès notre arrivée dans les chalets de Christophe Colomb, on nous avait remis le programme des excursions à faire pour explorer les travaux du Canal sur toute sa longueur. M. Charles de Lesseps l'avait organisé en six journées, nous laissant des intervalles pour nous donner le temps de voir Colon et Panama et nous rendre compte de toutes choses dans leur ensemble complet.

Rien ne peut se voir de plus intéressant que ce colossal travail.

Les travaux de dérivation du Chagres que nous visitons le premier jour sont moins curieux que les autres. Ils n'offrent pas de difficultés matérielles et, l'année prochaine, ils seront achevés jusqu'à Gatun. Ceux du Canal proprement dit excitent davantage l'intérêt. Nous traversons la baie de Limon pour arriver à l'entrée du Canal; une grande drague, *le Count de Lesseps*, travaille en ce moment à son élargissement. Les 40 mètres actuels devront avoir la largeur de 500 mètres. On formera ainsi un immense bassin d'entrée de 2,500 mètres de longueur.

Nous suivons ce parcours en bateau à vapeur tout en nous arrêtant pour visiter des dragues placées de distance en distance dans le Canal. L'une d'elles est actionnée par une machine à vapeur de la force de 200 chevaux-vapeur. Elle peut enlever, en 10 heures, 12 à 1,500 mètres cubes de terre. Composés de débris madréporiques ou de sable légèrement glaiseux, les terrains sont faciles à enlever dans ces parages.

Notre bateau nous mène ainsi pendant près de 5 kilomètres. Nous voici près du Rio Mindi. Un monticule non creusé nous oblige à débarquer. On nous fait monter dans des petits wagonnets sur rails, disposés pour nous recevoir, et des nègres nous poussent vers le chantier. Trois cents ouvriers sont là creusant et enlevant les terres. Ils sont campés dans la forêt vierge, c'est une sorte de colonie dans les arbres et les fleurs. Le travail est poussé activement dans ces lieux pittoresques. On voit les wagonnets remplis de terre remonter les talus à l'aide d'un câble mû par une machine à vapeur. Les décombres sont rejetés ainsi dans la forêt même, sur l'autre côté des berges déjà faites.

Tout ce mouvement est curieux à voir dans tous ses détails ; mais il faut remonter dans d'autres bateaux à vapeur et suivre encore le Canal, puis parcourir les 2 kilomètres de la dérivation achevée sur la rive droite du Chagres, pour arriver à Gatun, situé à 10 kilomètres de Colon.

Dès l'année prochaine, les bateaux à vapeur iront plus loin encore ; ils pourront parcourir 17 kilomètres jusqu'à Caimito où les travaux sont poussés activement.

Une énorme drague à longs couloirs, de 375 chevaux-vapeur, la *City of New York*, fonctionne nuit et jour dans ces lieux. Cette machine, que la Compagnie a acquise au prix de 800,000 francs, peut enlever en 24 heures une moyenne de 4,000 mètres cubes des terres relativement molles de la forêt. Elle en enlèverait le double s'il n'y avait pas de fréquents retards motivés par les réparations nécessaires.

Le dragage se fait en trois opérations successives jusqu'à une profondeur de 9 mètres. C'est la profondeur adoptée pour le Canal qui aura 22 mètres de largeur.

A la station de Bohio-Soldado, une grande partie du Canal est aussi en voie de creusement, mais nous voyons une butte de 6 à 800 mètres de largeur déjà fortement entamée, que les ouvriers sont en train de détruire entièrement à l'aide de la dynamite. Des galeries de 8 à 12 mètres de longueur sont pratiquées horizontalement dans les terres. On en creuse cinq sur la largeur du Canal. Les charges de dynamite n° 1 employées sont de 170 kilogr. chacune, et on les fait partir toutes à la fois. Les terres et roches ainsi désagrégées par les explosions sont enlevées par les wagonnets. Près de 1,200 ouvriers sont employés sur ce chantier. Ils sont organisés par escouades de 400. Un homme laborieux peut gagner jusqu'à 200 fr. par mois. Il travaille à la tâche et peut remplir jusqu'à trente wagonnets de terre dans sa journée.

Les chantiers de Tavernilla (33 kilomètres de Colon), peu éloignés de Bohio Soldado, possèdent des excavateurs et transporteurs sur rails d'un modèle nouvellement employé au Canal. A ces sortes de dragues, enlevant les terres, comme de coutume, on a joint de longues galeries formées de croisillons à jour. Munies de toiles métalliques glissant sur des rouleaux, elles transportent les terres rejetées par les cuillères des dragues jusqu'aux bords extérieurs des berges du Canal.

L'activité règne sur tous les chantiers, mais les points les plus extraordinaires sont ceux de la Culebra, l'Emperador, le haut et le bas Obispo et le barrage de Gamboa. Quoiqu'on ait déjà beaucoup travaillé dans ces sections, il reste encore un effort considérable à faire pour tout achever et arriver enfin au niveau même du Canal futur.

A la Culebra, une douzaine d'excavateurs sont en activité. La Compagnie Franco-Hollandaise chargée de cette section emploie près de 2,000 ouvriers, mais ce nombre va augmenter beaucoup.

A tous moments, sur notre chemin, nous entendons les explosions de la dynamite, désagrégeant la montagne.

Les machines en mouvement, les wagonnets remplis par les nègres et transportant les terres, offrent un spectacle vraiment extraordinaire. Les talus de 10 mètres de hauteur environ que l'on fait graduellement pour les travaux, forment autant de terrasses immenses, de gradins qui descendront peu à peu jusqu'au niveau même du Canal futur. Placés sur les hauteurs de la montagne, nous le voyons se dessiner ainsi d'une façon grandiose, ayant pour cadre les talus déjà faits et la forêt vierge.

A l'Emperador, deux millions de mètres cubes de terre sont déjà enlevés, mais dans ces chantiers considérables cela ne paraît guère encore ; sur une longueur

de huit kilomètres environ, qui comprennent l'Emperador et l'Obispo, il y a, actuellement, plus de 20 millions de mètres cubes de terre à enlever. Sur cette masse énorme, 10 millions de mètres cubes serviront à faire le barrage de Gamboa, le reste devra être emporté et jeté au loin dans la forêt.

L'Emperador étant composé de roches volcaniques et schisteuses, des travaux de soutènement des talus ne seront point nécessaires, mais il n'en faut pas moins former dans cette montagne un immense passage, en forme d'entonnoir, au fond duquel passera le canal.

Il y a une moyenne de 57 mètres de hauteur environ à enlever sur la longueur de cette section.

Au bas Obispo, près des chantiers de la Corrosita, on fait sauter devant nous une partie de la montagne : trente mille mètres cubes de rochers ! On avait construit trois galeries de mines, contenant 2,500 kilogr. de dynamite et, dès notre venue sur les travaux, M. de Lesseps donne le signal. Placés tous à trois cents mètres environ de distance, nous voyons l'énorme bloc de rochers se soulever sous l'effort de l'explosion. De larges crevasses se forment ensuite en laissant échapper un flot de fumée et de poussière qui obscurcissent une partie du ciel pendant plusieurs minutes. Séparés par un pli de terrain assez profond du lieu même de l'explosion, nous n'avons ressenti, à notre grand étonnement, aucune secousse, mais nous avions grande hâte d'aller voir le résultat effroyable causé par la dynamite. Nous remontons tous à cheval pour aller sur les lieux. Il est difficile de s'imaginer le terrible chaos de pierres fendillées, ruinées de toutes les manières par la force de l'explosion.

Ces expériences, souvent renouvelées, sont coûteuses. On emploie 2,500 kilogr. de dynamite à 5 francs le kilogramme, 1,200 kilogr. de poudre ; il faut compter en outre la main-d'œuvre ; c'est une dépense de 20,000 francs environ pour chaque explosion.

On fait sauter par mois cinquante mille mines dans les travaux du Canal. La dynamite française est considérée comme la meilleure.

Jusqu'à Panama, nous avons pu visiter les autres chantiers, mais quoique tous en activité, il n'offrent point de particularités à signaler. On y voit un nombre considérable d'ouvriers, et il y règne beaucoup de mouvement. L'entrée du Canal du côté de Panama est à peine commencée, mais de grandes installations sont faites : campements pour les ouvriers, ateliers de toutes sortes, dragues en grand nombre, tout est préparé pour donner un vigoureux essor au travail. Ce sont les chantiers de la Boca.

Le Canal possède actuellement, sur son parcours de 70 kilomètres, 18 à 20,000 ouvriers. Dans peu de temps, lorsque les chantiers de l'Emperador et du Gamboa auront reçu les installations nouvelles nécessitées par le colossal travail dont nous avons parlé, qu'on aura donné aux autres sections un nouvel élan, 50,000 ouvriers seront occupés au Canal. C'est une véritable armée, mais une armée pacifique qui ne produira que des résultats bienfaisants pour la civilisation des peuples.

ALBERT TISSANDIER

ACADÉMIE DES SCIENCES

Séance du lundi 29 mars 1886

Communication de M. Ferdinand de Lesseps

Messieurs et chers collègues,

J'avais promis, lors de mon départ pour Panama, qu'à mon retour, au bout de 60 jours, je vous dirais les résultats de mon voyage et l'état d'avancement des travaux du Canal interocéanique.

Je remets aujourd'hui, exactement, à l'Académie un plan sur lequel est marqué le parcours du Canal que j'ai visité avec une commission composée de délégués des chambres de commerce de France, d'Amérique, etc. Les variétés de la nature du sol sont indiquées sur ce plan par des couleurs différentes.

La première fois que j'allai à l'Isthme de Panama, il était impossible de traverser, sauf le long de la ligne de chemin de fer, sans être précédé d'un bataillon de nègres frayant la route à la hache dans la forêt vierge, dans les fourrés de lianes impénétrables.

Aujourd'hui le changement est complet. Une large percée va d'un océan à l'autre ; les chantiers ont remplacé les arbres ; on voit sur toute la ligne du Canal, les logements des travailleurs, une succession ininterrompue d'habitations, d'ateliers, d'usines, etc.

L'état sanitaire de l'Isthme, je suis heureux de l'avoir constaté, est satisfaisant. Nous avons fait de grandes dépenses pour assurer le bien-être du personnel et des ouvriers. Les règles d'hygiène sont bien observées et, dans les divers hôpitaux que nous avons construits — dont un de 500 lits à Panama — il y a peu de malades. Aucun des membres de notre expédition, qui se composait de 30 personnes, n'a eu la moindre indisposition, et cela malgré les fatigues répétées de nos excursions sous un soleil de feu, dans un climat qui n'est pas le nôtre.

Nous avons assisté à une chose fort intéressante, l'explosion d'une mine énorme dans une montagne de roches dures de près de 30 mètres de hauteur, à Gamboa, point situé presque au milieu de l'Isthme. Cette colline barrait le lit du Canal et il fallait la faire disparaître.

L'année dernière, à peu près au même endroit, une opération semblable avait désagrégé 20,000 mètres cubes de matières. Cette fois l'explosion a brisé la masse de 30,000 mètres cubes. Je me tenais, avec mes compagnons, à une distance de 300 à 400 mètres de la mine ; à un signal, nous avons vu la montagne se soulever, se déchirer, la fumée jaillir comme d'un véritable cratère en même temps que des fragments de roches variant de la grosseur d'un caillou à celle de blocs de 100 mètres cubes, étaient lancés de tous côtés. Ce coup de mine fait honneur à nos ingénieurs. Pour éviter les effets trop brisants et la projection trop grande des débris, qui auraient pu endommager les ouvrages voisins, on avait employé un mélange composé de deux parties de dynamite et de une de poudre.

Je remets, d'ailleurs, à l'Académie, un dessin représentant l'opération faite en notre présence, ainsi qu'une note de notre ingénieur, M. Bunau-Varilla, sur les préparatifs de la mine et les résultats obtenus.

Voici la note technique de notre ingénieur :

COMPAGNIE UNIVERSELLE du CANAL INTEROCÉANIQUE — Le 2 mars 1886.

Entreprise Bona frères

Installation des grandes mines de la butte de Gamboa

La butte de Gamboa se trouve tout entière comprise entre les emprises du Canal. Elle avait déjà été attaquée vers la fin de 1883 par une grande mine disposée de façon à faciliter l'ouverture d'une cunette (côté droit du Canal) à la cote 20.

L'entreprise ayant aujourd'hui enlevé les déblais de cette mine (se montant à 40,000 mètres environ) au moyen de grues à vapeur chargeant sur wagons, elle vient d'installer une nouvelle série de galeries sur un fonds d'attaque préparé à cet effet, afin de désagréger complètement la butte et d'obtenir de gros blocs pouvant être chargés par le même système.

La crête de la butte étant à la cote 43 et le sol de l'entre-

prise à la cote 20, il y avait donc une hauteur d'attaque maximum de 23 mètres; la longueur du front d'attaque était de 55 mètres environ; trois galeries ont été ouvertes normalement à ce front à la cote 23, et espacées l'une de l'autre de 15 mètres environ.

Ces galeries de 1 mètre carré de section ont été conduites horizontalement jusqu'à 18 mètres de profondeur dans la montagne et là on a fait un petit retour avec puits pour former la chambre.

Calcul de la charge. — Dans le calcul de la charge, il a fallu tenir compte de deux choses :

1° Eviter une trop grande rupture du rocher qui rend la charge moins avantageuse à la grue;

2° Eviter toute projection afin de ne pas détruire les installations de voies voisines.

Il fallait donc ne pas charger exclusivement à la dynamite, afin d'atténuer la force brisante; il ne fallait pas, non plus, faire dominer la poudre, eu égard aux dangers que présentent ses projections au loin.

La proportion adoptée a été, en poids :

Dynamite 2
Poudre 1

et la formule employée pour la charge :

$$C = R^2 G K$$

dans laquelle C est la charge, R le rayon de moindre résistance, G le coefficient de dureté variant de 1 à 2,50 (le coefficient 2,00 a été adopté), K constante = 0,18.

Charge. — La charge a été faite par assises de paquets de dynamite et les intervalles entre les assises remplis avec de la poudre en grains de 2^{mm} 1/2 de diamètre.

Bourrage. — L'espace vide restant au-dessus de la charge a été rempli avec des sacs de sable. On a exécuté ensuite le bourrage consistant en une maçonnerie de ciment comblant la galerie sur 10 mètres de long à partir de la chambre.

Allumage. — L'allumage était combiné de façon à faire sauter simultanément les trois fourneaux au moyen d'une conduite électrique; néanmoins, pour parer aux éventualités on a installé trois mèches en gutta-percha dans chaque galerie.

Tous ces conducteurs étaient enfermés dans un tuyau en fer de 2 cent. 1/2 de diamètre partant du centre de la charge et traversant le bourrage.

Cette mine a parfaitement réussi et produit une dislocation ne portant pas sur moins de 30,000 mètres cubes, dont la moitié a été rejetée au dehors par l'explosion par massifs considérables atteignant jusqu'à 100 mètres cubes. Ce résultat fait le plus grand honneur à l'expérience et à l'habileté de M. Galtier, conducteur des ponts et chaussées, représentant l'entreprise Bona à Panama.

Les mesures de précaution prises pour assurer l'explosion à l'aide de mèches n'ont pas eu à être utilisées, et le résultat a été obtenu au premier signal.

Signé : BUNAU VARILLA.

M. Bunau Varilla, qui a dirigé cette opération, dont le succès a été complet, est un jeune ingénieur très distingué, qui concourt actuellement à l'exécution du Canal avec M. Boyer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, notre nouveau directeur, auteur de travaux remarquables en France, et qui a toute notre confiance.

J'ai ramassé un morceau de roche lancé par l'explosion et dont on a fait le petit cube que voici et que j'ai l'honneur de remettre à l'Académie. Ce petit cube représente la *milliardième* partie de la masse de porphyre qui a sauté.

Je suis heureux d'ajouter que sur toute la ligne, de Colon à Panama, les travaux marchent parfaitement, et qu'à l'aide des moyens d'exécution dont nous disposons, l'achèvement du Canal à la date fixée, en 1889, est assuré.

M. G. de Molinari, membre correspondant de l'Institut, rédacteur au *Journal des Débats*, qui nous accompagnait, et qui est un homme de haute valeur, très compétent, un esprit très froid, un juge expérimenté, a calculé que les machines pour l'exécution du Canal représenteraient en total la force de travail de 500,000 hommes. C'est le plus grand effort industriel qui ait jamais été fait. Pour avoir une idée de cette puissance, il suffira de dire que de nos jours on pourrait construire la grande Pyramide d'Egypte avec 25,000 hommes.

Sur plusieurs points du Canal, nous avons des ateliers de montage et de réparation des machines de façon à pouvoir maintenant tout faire sur les lieux.

A Colon, nos ateliers sont installés sur un terre-plein construit par la Compagnie au fond de la baie de Limon en face de l'entrée du Canal. Il s'est formé là une ville nouvelle avec trois larges rues où sont concentrés les logements de notre personnel, les ateliers, les magasins, etc.

Nous y construisons un port que les dragues approfondissent en ce moment, où les plus grands navires trouveront un abri sûr. L'utilité de ce travail a été démontrée au mois de novembre dernier : pendant un violent coup de vent du Nord, les navires au mouillage dans notre port n'ont pas souffert, tandis que les autres ont subi de graves avaries.

A Panama, également, nous avons de grands ateliers pour le montage et le lancement des dragues.

J'ai vu fonctionner sur le Canal les énormes dragues et les excavateurs formidables venus d'Europe et d'Amérique.

En résumé, tous nos services sont très bien organisés, le personnel est plein d'ardeur, tout nous assure la réalisation de notre œuvre à l'époque voulue. Je suis heureux d'avoir pu vous communiquer ces bons renseignements.

L'EXÉCUTION DU CANAL

Extrait du « Standard »

(*De notre correspondant.*)

Paris, dimanche soir, 28 mars.

M. de Lesseps et son fils viennent d'arriver à Paris, après avoir traversé l'Atlantique pour visiter les travaux du Canal; je me suis rendu aux bureaux de la Compagnie pour savoir quel est le résultat de leur inspection. M. de Lesseps n'était pas à son bureau, à cause d'un accident qui lui est arrivé à bord du *Washington*. Il a été projeté hors de sa couchette par un violent coup de roulis du navire et il s'est fait mal au côté gauche. Sa santé générale n'a été atteinte en aucune façon, mais il a fallu qu'il prenne des précautions. Il a pu accepter les invitations flatteuses qu'il a reçues de Saint-Nazaire et de Nantes, ce qui prouve clairement que le mal qu'il s'est fait n'est pas sérieux. Cependant, il lui faudra quelques jours, une semaine ou peut-être deux semaines, pour être complètement rétabli.

M. Charles de Lesseps, qui est resté dans l'Isthme de Panama plus longtemps que son père, m'a fait part des impressions qu'il rapporte. Voici ce qu'il m'a dit :

« Mon père a parfaitement raison quand il affirme « que le Canal de Panama est à moitié fini. Ce n'est « pas parce que la moitié des excavations à enlever « sont exécutées, mais parce qu'il y a quelque chose « de plus important même que cela qui est achevé. « Après avoir étudié à fond les questions techniques et « chaque pouce de terrain sur le parcours entier du

« tracé du Canal futur, nous avons établi les chantiers « du Canal sur toute la longueur de l'Isthme. Une per- « sonne qui n'est pas versée dans ces questions, ne « peut se figurer quels efforts représente cette mise « en train du travail sérieux. Nous avons cependant « fait plus encore. Nous nous sommes procuré un très « grand nombre de dragues et d'excavateurs, et nous « avons déjà enlevé une partie considérable du chiffre « total de mètres cubes de déblais à extraire pour finir « le Canal. Mais, de plus, nous avons constaté, d'après « les travaux accomplis, que nous avons mis les travaux « en train dans la bonne voie et que l'achèvement du « Canal de Panama n'est plus maintenant qu'une ques- « tion de temps et d'argent. En ce qui concerne la « question du temps qu'il faudra pour le finir, mon « père a dit qu'il sera certainement ouvert au trafic en « 1889, et je partage entièrement cette opinion. Ce que « j'espère, c'est que les gens qui se sont montrés si « hostiles au Canal persévéreront dans la ligne de rai- « sonnement qu'ils ont adoptée. Ils ont fait ressortir, « pendant tout le temps que nous avons dépensé pour « établir les chantiers et préparer les machines, etc., « la lenteur de l'avancement des travaux effectifs du « creusement du Canal. Ils ont dit que, étant données « les proportions dans lesquelles nous dépensions l'ar- « gent et le peu de déblais obtenus, il nous faudrait, « je ne me rappelle pas combien d'années et une dé- « pense d'un nombre fabuleusement considérable de « millions pour le finir. Je voudrais que les adversaires « du Canal fissent ce calcul, et, alors, ils verraient « combien il est erroné. Autant que je me souvienne, « le chiffre moyen mensuel de mètres cubes de déblais « a été, en 1884, d'environ trois cent mille; l'année « suivante, il a été d'environ sept cent mille mètres « cubes. Depuis le commencement de l'année courante, « le total mensuel des déblais exécutés est représenté, « pour janvier et février, par plus d'un million de mètres « cubes de déblais. Pour le mois de mars, le cube « atteindra un chiffre plus considérable, et je suis abso- « lument certain que, pour toute l'année 1886, la « moyenne mensuelle dépassera un million de mètres « cubes. Même en prenant pour base ce chiffre, les ad- « versaires du Canal doivent reconnaître que leurs cal- « culs sont erronés et que, comme il n'y avait, au début, « que cent millions de mètres cubes de déblais à enle- « ver, le Canal sera achevé en beaucoup moins d'années « qu'ils ne l'ont prédit. Mais, l'année prochaine, la « somme des travaux faits sera beaucoup plus grande. « Je ne crois pas me tromper de beaucoup en disant « qu'en 1887 elle sera trois fois plus grande que celle « que nous aurons cette année. En 1888, le chiffre des « mètres cubes de déblais ne sera probablement pas aussi « grand qu'en 1887, à cause de la profondeur des tran- « chées et des difficultés plus grandes d'extraction. « Cependant le Canal sera certainement achevé en 1889. « Tous les travaux ont été donnés à des entrepreneurs « qui, pour la plupart, se sont engagés à terminer leurs « travaux au 31 décembre 1888. »

M. Charles de Lesseps, qui était dans l'Isthme en même temps que M. Rousseau, dit que, bien qu'il ait donné à l'inspecteur du Gouvernement toutes les facilités possibles pour examiner les chantiers du Canal sur tout son parcours, et qu'il ait vécu dans son intimité, il a, cependant, évité toute conversation avec lui au sujet du Canal, de sorte qu'il ne sait véritablement pas quelles sont ses impressions. D'un autre côté, M. Charles de Lesseps est sûr que tous les délégués de Chambres de commerce qui ont accompagné M. de Lesseps ont été étonnés de ce qui a été fait et qu'ils sont revenus en Europe aussi convaincus que lui-même que l'achèvement du Canal de Panama n'est qu'une question d'argent.

LE BANQUET DES ARMATEURS ANGLAIS

Extrait du « Soir »

Le banquet offert hier soir à M. de Lesseps, par les représentants de la marine et du commerce anglais, a eu lieu dans la grande salle des fêtes de l'Hôtel Continental.

Les invités étaient au nombre de quarante-six, parmi lesquels nous citerons, outre M. Ferdinand de Lesseps et ses fils, Charles et Victor, M. Egerton, premier secrétaire de l'ambassade d'Angleterre, représentant lord Lyons, empêché par un récent deuil; M. R. Waddington, député; S. E. Tigrane-Pacha, gendre du premier ministre égyptien; M. Grosos, l'armateur bien connu du Hâvre; M. Ed. Blount; M. Crowe, secrétaire de l'ambassade d'Angleterre; les membres du conseil d'administration et les chefs des services de la Compagnie du Canal; le commandant May, du yacht de la reine d'Angleterre; M. Josse, de la maison Worms, Josse et Cie; M. de Blowitz, correspondant du *Times*; M. Farman, du *Standard;* M. Campbell Clarke, du *Daily Telegraph*, etc., etc.

Au dessert, M. Monk s'est levé et a prononcé, en français, le *speech* suivant, empreint, comme on le verra, des plus vifs sentiments de cordialité et de courtoisie :

Monsieur le Président, Messieurs,

Permettez-moi, avant toute chose, de porter, suivant la coutume anglaise, ce que nous appelons les *loyal toasts :*

S. M. la Reine d'Angleterre !

Le Président de la République française !

Je dois maintenant, messieurs, réclamer toute votre indulgence en vous parlant de cette place, puisque, par suite de la regrettable maladie de M. Sutherland, je me trouve appelé d'une façon tout imprévue à occuper la présidence de ce banquet.

L'absence de M. Sutherland et de M. Slagg est due uniquement à une sérieuse maladie, et c'est avec un profond regret que nos amis se voient tous deux empêchés de se joindre à leurs collègues anglais pour vous remercier de nous avoir honorés de votre compagnie, ce soir.

Nous apprécions très vivement la façon cordiale et amicale avec laquelle les administrateurs anglais ont été reçus par leurs collègues français depuis le moment où nous avons été admis dans votre Conseil. Il nous a été très agréable de voir que l'harmonie la plus parfaite a invariablement régné dans les séances du conseil.

Vous apprendrez avec plaisir, messieurs, que je n'ai qu'un seul toast à vous proposer.

Ce toast est : le succès du canal de Suez associé à la santé du fondateur de cette œuvre grandiose, notre président, M. le comte Ferdinand de Lesseps.

Je viens de faire, dans ces trois derniers mois, un voyage en Orient. J'ai visité le canal de Suez, dont j'ai examiné les ateliers, parcouru les chantiers en détail.

Je puis donc vous parler avec assurance de la manière admirable dont le personnel remplit sa tâche, du bon ordre et de la régularité qui règnent dans tous les services du canal, à Port-Saïd, à Ismaïlia, à Suez.

Mais, Messieurs, le succès du canal de Suez était depuis longtemps assuré comme indispensable au progrès des relations commerciales entre l'Occident et l'Orient. Aujourd'hui, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à notre président à son retour de Panama et de le féliciter des progrès de l'œuvre colossale qui doit unir l'océan Atlantique et l'océan Pacifique,

œuvre dont l'accomplissement sera un des plus grands triomphes de l'industrie humaine.

En buvant ce soir à la santé de notre président, nous tenons à lui témoigner notre admiration pour son caractère, pour ses œuvres, et à exprimer le vœu qu'il vive de longues années après qu'il aura vu Panama partager avec Suez la palme de la prospérité et de l'utilité universelles.

Je bois à M. le comte Ferdinand de Lesseps !

Des applaudissements chaleureux ont souligné à plusieurs reprises les passages de cette allocution.

A son tour, M. Ferdinand de Lesseps, prenant la parole, a répondu en ces termes, avec cette familiarité communicative dont il a le secret, et d'une voix vibrante, au toast qui venait de lui être porté :

Nous sommes très heureux de nous trouver réunis à des hommes qui nous ont aidés à consolider définitivement l'entreprise du Canal maritime de Suez.

M. le général Stokes avait commencé; mais les liens nouveaux que nous avons contractés, la justice, l'équité dont vous avez fait preuve dans nos arrangements, les dégrèvements de taxes qui en sont résultés, venus au moment opportun, et que nous avons pu faire comme nous ne les aurions pas faits sans vous, ont encouragé le commerce, ont assuré cette prospérité du Canal maritime qui s'accroîtra toujours, grâce à votre collaboration loyale.

Je suis très heureux de le constater ici, devant tous mes collègues, eux qui savent combien, dès le principe, j'avais pour tous et pour chacun de vous une grande estime. Vous représentez une nation que, depuis longtemps, j'apprécie. Nous avons lutté ensemble quelquefois, mais vous êtes une nation que j'aime et que je respecte, et qui, en dernier lieu, à Southampton, lors de mon départ pour Panama, m'a fait un accueil dont j'ai gardé le souvenir au fond du cœur, et qui dépasse tout ce qu'on peut exprimer.

Au moment où je rentrais en France, dernièrement, revenant de Panama, j'ai eu la satisfaction, en me voyant si bien accueilli par mes compatriotes, de recevoir, du maire de Southampton, de la municipalité, une dépêche télégraphique que j'ai lue au banquet que m'offrait la ville de Saint-Nazaire.

Dans cette dépêche, le maire me disait, au nom de la ville de Southampton, qu'il était heureux de voir qu'à mon retour dans mon pays, les Français me rendaient les mêmes honneurs, me faisaient le même accueil que les Anglais au moment de mon départ.

Et en effet, dans aucun pays du monde, je crois que jamais étranger, jamais Français, n'a été reçu comme je l'ai été à Southampton.

Ainsi nous sommes liés, mes amis, et pour toujours. C'est à vous, c'est à votre trafic que nous devons la prospérité actuelle du canal de Suez ; c'est encore à vous que nous devrons la prospérité de Panama, dont les résultats positifs seront peut-être encore plus grands que ceux de Suez, parce que son inauguration arrivera dans un moment où toute l'Europe se trouve aux prises avec la misère des travailleurs.

Je me demande ce qu'on aurait fait, d'ici à quelques années, de toutes ces populations de travailleurs du monde maritime qui n'auraient plus trouvé d'occupation, si le canal de Suez n'avait pas été ouvert.

Quand nous aurons ouvert le Canal de Panama, le monde ancien sera en communication directe avec l'autre, — le nouveau monde, — et l'Angleterre, grâce à sa puissance maritime et commerciale, tirera certainement de très grands avantages de cet évènement qui imprimera au commerce du monde une activité sans précédent.

Là encore, l'Angleterre se rencontrera avec la France et les deux nations seront toujours unies dans la paix, comme malheureusement elles ne l'ont pas été dans les guerres.

Je bois à notre union !

La rapide improvisation de M. de Lesseps a été couverte d'applaudissements ; tous les convives admiraient la belle humeur, l'entrain du Président des canaux.

La fête était d'ailleurs réussie en tous points. La note dominante était la cordialité, la confiance mutuelle.

A PANAMA

Extrait du « Journal des Débats. »

DANS L'ISTHME

Colon, le 2 mars.

Les graves difficultés du percement du Canal de Panama proviennent surtout de la distance de l'Europe, de l'absence presque complète de ressources locales et de l'insalubrité du climat. Il faut apporter à grands frais dans l'isthme les machines et les hommes, et pourvoir à leur entretien, de manière à les faire durer le plus longtemps possible, car le renouvellement coûte cher. Notre première visite avait été pour l'atelier de réparation du personnel, l'hôpital. La seconde a été consacrée aux ateliers de construction et de réparation du matériel. Nous avons d'abord visité ceux de Christophe-Colomb, sur l'Atlantique, plus tard ceux de Bas-Matachin, au centre de l'isthme, et de la Boca sur le Pacifique. Non seulement on y répare outils et machines, mais on peut y couler des pièces de fonte de 15 tonnes, et la nécessité oblige à y cumuler les travaux les plus disparates. J'ai vu, à l'atelier des tourneurs de Christophe, une jambe, hélas ! faite au tour, destinée à un malheureux amputé. Outre ses trois grands ateliers qui peuvent rivaliser avec les plus complets et les mieux installés que j'aie vus en France et en Belgique, la Compagnie est en train d'établir neuf ateliers auxiliaires, dits de sections, dont quatre sont entièrement terminés (1). Ce sont des installations qui

(1) La Compagnie a des ateliers à Christophe Colomb, sur l'Atlantique, au centre de l'isthme, à Bas-Matachin et à la Boca, sur le Pacifique. Voici quelques renseignements et quelques chiffres qui donneront une idée sommaire de leur importance.

A Christophe-Colomb, 3 ateliers et 1 grande scierie. 1° Un atelier central de 962m50 de superficie, employant 49 ouvriers, forgerons, mouleurs, modeleurs, ajusteurs, tourneurs, etc. ; 2° l'atelier de montage de For-River. Superficie, 976 mètres carrés. 164 ouvriers, dont 30 mécaniciens. Cet atelier a monté dans le dernier trimestre 4 locomotives et en a réparé 1[illegible], avec 80 vagons de terrassements, 2 grues, etc. ; 3° l'atelier du matériel flottant. Superficie, 1,300 mètres. 100 ouvriers. Réparé 20 chaloupes à vapeur, 4 clapets à vapeur, 3 dragues et 3 débarquements flottants ; 4° la grande scierie. Superficie, 1,300 mètres. 21 ouvriers.

Au Bas Matachin. 1° Un atelier central de 1,350 mètres carrés. 95 ouvriers. Outre les réparations et confections diverses qui ont été aites dans cet atelier pendant le dernier trimestre, 8 locomotives franco belges y ont été montées ; 2° atelier de charpente et de modelage. Superficie . 435 m. 35 ouvriers, dont 19 charpentiers ; 3° fonderie. Superficie : 390 m. 12 ouvriers. Peut couler des pièces pesant 15 tonnes. La production mensuelle est actuellement d'environ 6 tonnes de fonte et 100 kilog. de cuivre ; 4° halle de montage pour locomotives et vagons. Superficie, 975 mètres. 55 ouvriers. A réparé pendant le dernier trimestre 13 locomotives franco belges et américaines, 210 vagons de terrassement, 2 grues et monté 8 locomotives, 250 vagons de terrassement et 6 grues. Peut en cas de besoin monter de 1,000 à 1,500 vagons par trimestre. Au Bas-Matachin se trouvent aussi des remises de locomotives, un parc à charbon, une halle à coke et une halle à bois.

A la Boca. 1° Un atelier central, 600 mètres de superficie, 51 ouvriers ; 2° un atelier de charpente, 120 mètres, 7 ouvriers ; 3° un atelier de montage de la machinerie des dragues, 16 ouvriers ; 4° montage de la coque des dragues. 2 cales de montage comprenant 6 fermes. Chaque ferme a 12m50 d'ouverture et 45 mètres de long ; 3 fermes ont leurs glissières terminées, les autres sont en construction, 6 dragues avec 325 employés.

En outre la Compagnie possède 9 ateliers de section, 4 terminés à Bohio, Gorgona, Emperador et Culebra, 1 en montage à Tavernilla, et 4 à monter à San-Pablo, Obispo, Paraiso et Corrosal.

ont coûté fort cher, mais sur lesquelles on ne pouvait songer à faire des économies.

C'est le 19 février qu'a commencé notre inspection des travaux, sur toute la longueur du Canal; elle s'est poursuivie presque sans interruption jusqu'au 26; puis, avec un intervalle de repos, jusqu'au 2 mars. Après avoir passé en revue la machinerie de Christophe-Colomb, M. de Lesseps et ses compagnons traversent en chaloupe le Fox-River, un morceau du bras de mer qui sépare de la terre ferme l'île de Manzanillo, où est situé Colon, avec son annexe Christophe-Colomb, et ils vont visiter la dérivation du Chagres. Je ne vous ai pas encore parlé du Chagres. C'est l'ennemi intime du Canal. Si vous avez un plan de l'isthme sous les yeux, vous remarquerez que le tracé du Canal est à chaque instant traversé dans la plus grande partie de son parcours par une rivière plus sinueuse encore que la Seine : c'est le Chagres. A l'inconvénient de former boucle sur boucle le Chagres joint celui d'être sujet à des débordements formidables.

Vous savez qu'ici l'année se partage entre deux saisons, la saison sèche ou *verano* qui va de décembre à mai, et la saison pluvieuse, *invierno*, qui est, en même temps, la saison chaude, — l'une et l'autre coupées en juin par les belles journées du *veranito*, petit été de la Saint-Jean. Dans la région de l'Atlantique où le Chagres a principalement son cours, il tombe en une année trois mètres d'eau ; en 1882, il en est tombé 3 m. 15, et jusqu'à 165 millimètres dans une seule journée de novembre. De là les crues du Chagres. Son débit ordinaire, mesuré à Gamboa, n'est que de 13 mètres à la seconde dans la saison sèche ; il monte à 134 dans la saison pluvieuse, et à 666 pendant les crues annuelles qui durent ordinairement quarante-huit heures. Dans la crue, à la vérité exceptionnelle, de 1879, il a atteint 1,930 mètres à la seconde pendant six jours. On ne pouvait laisser le canal à la merci de ce voisin dangereux. Qu'a-t-on fait? On a dérivé le Chagres en lui creusant non pas seulement un nouveau lit, mais deux lits, un à gauche du canal, — celui que nous allons visiter d'abord, — et un autre à droite, où le Chagres reçoit de nombreux affluents, et en faisant des raccords avec les canaux de dérivation et le vieux lit de la rivière.

L'ensemble de ces canaux de dérivation ne mesure pas moins de 44 kilomètres, et leur largeur est d'une quarantaine de mètres sur 4 ou 5 mètres environ de profondeur. Ce n'est pas tout. On sera peut-être obligé, pour parer au danger des grandes crues, d'exécuter un barrage colossal à Gamboa et de créer un réservoir ayant les proportions d'un lac et pouvant contenir 1 milliard de mètres cubes d'eau. La question n'est pas du reste, entièrement décidée; il est possible qu'on puisse éviter le barrage en rejetant plus loin le cours du Chagres. Ce serait une grosse difficulté de moins, — la plus grosse difficulté technique que rencontre, au dire des ingénieurs, l'exécution du canal — et une économie notable. Pour le moment, nous allons voir la nouvelle embouchure qu'on est en train de faire dans l'Atlantique à ce fleuve gênant. Elle est bien à une trentaine de kilomètres de l'ancienne. Le chantier installé là n'a rien de bien caractéristique. Le sol de vase durcie a la consistance de la pierre et ne comporte guère l'emploi des machines. Les travailleurs de toutes les nuances, du pain d'épices au noir de suie, ceux-ci au nez écrasé, la bouche fendue jusqu'aux oreilles, — en somme, des physionomies honnêtes et gaies, — acclament M. de Lesseps. L'un d'eux porte une bannière rouge, sur laquelle quatre mains blanches et quatre mains noires sont fraternellement tendues vers un monceau de dollars; est-ce l'emblème du travail qui demande sa juste rétribution ou simplement un pourboire?

Le lendemain, visite à l'embouchure du canal. Nous nous embarquons sur un bateau à vapeur, suivis de toute une flottille de chaloupes à vapeur, grands bateaux à voiles pavoisés du haut en bas, et nous entrons dans le canal qui est presque achevé sur une longueur de 15 kilomètres, le cinquième environ du parcours total qui est de 74 à 75 kilomètres. Il ne reste plus qu'à l'approfondir de 3 mètres, besogne facile dans un fond marécageux, — et à couper, au 6e kilomètre, un seuil d'environ 800 mètres. Pour le moment, on navigue à la profondeur déjà respectable de 6 mètres. Le canal de Panama, comme celui de Suez, aura 22 mètres de largeur au fond, avec des talus d'inclinaison variable suivant la nature des terrains et une profondeur uniforme de 9 mètres ; mais à l'embouchure, dans la baie de Limon, sa largeur n'est pas de moins de 100 mètres. Nous croisons des dragues marines qui approfondissent le chenal et des bateaux à clapets qui portent à la mer le produit du travail des dragues, nous franchissons le seuil (la lama de Mindi) qu'on est en train de démolir, et nous rentrons de l'autre côté, dans le canal. Le Chagres, qui le traversait là pour la première fois, et qui, à cette courte distance de son embouchure, est large comme la Seine et navigable en toute saison, lui a rendu au moins le service de transporter les puissantes dragues écossaises et américaines qui sont en ce moment à l'œuvre. Elles dévasent le sol à vue d'œil. Nous faisons lever des légions d'oiseaux aquatiques, hérons, pélicans et garcins ; nous dérangeons les caïmans qui pullulent dans le Chagres, mais évitent prudemment de se montrer; nous allons déjeuner à Gatun, en face d'un village indien composé de huttes de bambou recouvertes de joncs ; puis nous rentrons à Christophe-Colomb, satisfaits d'avoir navigué dans le canal, ce qui prouve, n'en déplaise aux feuilles américaines et autres, qu'il existe ailleurs que sur le papier.

Le dimanche 21 février, repos. Le lundi 22, départ pour Panama, par le chemin de fer, avec une double étape au chantier de terrassements de Bohio-Soldado et au chantier des transporteurs de Tavernilla. La Panama railroad Company a conservé une administration séparée de celle de la Compagnie du Canal, quoique celle-ci possède les 9/10es des actions du chemin de fer, et elle est gérée avec une absence de complications tout américaine. Chose inouïe! Le public n'est pas obligé de faire queue et de se bousculer aux guichets, car il n'y a pas de guichets. Ce sont les conducteurs qui font la perception du prix des places pendant le trajet, et, chose non moins inouïe, il n'y a point de vérification. On évalue, par à peu près, le nombre des voyageurs et ce qu'ils ont dû vraisemblablement payer ; c'est tout. Ce système approximatif existe depuis une trentaine d'années et il n'a pas empêché la Compagnie de faire d'excellentes affaires. On cherche cependant à établir un contrôle plus sérieux, sans imposer au public la gêne qui paraîtrait absolument insupportable, sous ce climat torride, de prendre ses billets au guichet; et, en vérité, je ne vois pas pourquoi on condamne le public à subir cette gêne, même dans nos pays tempérés. A Bruxelles et ailleurs, où les tramways ont des prix qui varient selon la distance, les conducteurs font la perception en détachant d'un livre à souches des billets jaunes, rouges ou verts, et la vérification se fait aisément. Pourquoi les administrations de chemins de fer n'imiteraient-elles pas ce bon exemple? A la vérité, nous avons adapté aux chemins de fer le vieux et incommode système des diligence et des coucous, qui permet d'empiler les voyageurs inexpérimentés dans

une voiture, tandis qu'un voyageur à pourboires se case seul dans un compartiment à huit places, sauf à courir le risque, d'ailleurs léger, d'y être assassiné. Ce système, la routine, greffée sur le monopole des Compagnies ou de l'Etat, nous l'imposera probablement encore pendant plusieurs siècles, et il empêchera naturellement cet autre progrès notable et confortable de la suppression des guichets. En Amérique, au contraire, où les conducteurs et le public lui-même peuvent circuler librement d'un bout du train à l'autre, ce mode simplifié de perception est extrêmement facile. On franchit la distance de Colon à Panama en trois heures, quoiqu'on ne compte pas moins de vingt et une stations intermédiaires. Depuis le commencement des travaux du Canal, quelques-unes de ces stations ont acquis une certaine importance. On y trouve des boutiques, invariablement tenues par les Chinois, qui sont en train, avec les Allemands, d'accaparer le commerce de l'Isthme. Que voulez-vous? Les commerçants et négociants des autres nations sont trop pressés de faire fortune; ils vendent cher afin de réaliser vite de gros profits. Les Chinois et les Allemands sont plus patients, ils se contentent de petits bénéfices, et ils évincent peu à peu leurs concurrents. C'est la fable du lièvre et de la tortue. L'aspect de la nature dans l'Isthme n'a rien de séduisant ni même de caractéristique. Sans les larges feuilles des bananiers et les panaches des palmiers, c est à peine si l'on se croirait sous les tropiques. Les lointains sont verts, mais la main de l'homme a tout saccagé et bouleversé, dans un rayon de plusieurs kilomètres. Les oiseaux ont fui à tire d'aile, on ne voit planer que de sombres urubus, hôtes habituels des charniers, qui font de l'assainissement à leur manière; les tigres, les singes, les serpents se sont réfugiés dans les fourrés impénétrables avec leurs compagnons, les Indiens insoumis; c'est à peine si l'on aperçoit çà et là, le long d'un talus, le museau craintif d'un gros lézard.

Nous nous arrêtons à Bohio-Soldado, le premier cerro un peu élevé que doive traverser le Canal. C'est une colline rocheuse de 53 mètres environ au-dessus du niveau de la mer. On l'attaque en creusant un tunnel avec un mélange de poudre et de dynamite, et en forant, au-dessus, des puits dont les matériaux sont reçus par les wagons qui circulent dans le tunnel. Le chantier est en pleine activité, malgré les attractions d'un grand cirque américain, dont nous avons vu les affiches illustrées aux gares du chemin de fer, et qui représente l'art hippo dramatique dans l'Isthme. Au cerro de Bohio-Soldado succède la plaine marécageuse de Tavernilla, où nous allons voir fonctionner les excavateurs, desservis par des transporteurs à toile sans fin (1). Toute cette portion du Canal, formant sur une étendue d'environ 45 kilomètres le versant de l'Atlantique, ne présente point de difficultés vraiment sérieuses. Sauf quelques cerros peu élevés, c'est une grande plaine ou vallée, généralement marécageuse, dont les dragues et les excavateurs viennent à bout sans trop de peine et de frais, tant pour le creusement du Canal que pour celui des canaux de dérivation du Chagres. Mais après ce morceau facile vient, sur une étendue de 11 kilomètres, le noyau montagneux de l'Isthme, la Culebra et l'Emperador, qui exige un déploiement colossal de forces, et où la tranchée d'ouverture du Canal atteindra, sur quelques points, à une inclinaison de 45 degrés, la hauteur prodigieuse de 300 mètres. De là, on passe au versant du Pacifique dans la vallée du Rio-Grande où, en y comprenant le chenal à creuser dans la mer jusqu'aux fonds de 9 ou 10 mètres, on ne rencontre pas plus de difficulté que sur le versant de l'Atlantique. Nous réservons pour des visites ultérieures la Culebra et l'Emperador, et nous allons directement à Panama.

(1) Les transporteurs employés par la Compagnie de Panama se composent essentiellement d'un tablier sans fin de 1 mètre de largeur, s'enroulant à ses extrémités sur des tambours. Le tambour-moteur est monté sur un chariot entraîné par l'excavateur sur une voie parallèle et portant une machine à vapeur de 8 à 10 chevaux actionnant directement ou indirectement l'arbre du tambour-moteur et lui communiquant une vitesse tangentale de 2m50 à 3 mètres par seconde. Le tablier est convenablement soutenu et dirigé par des séries de galets de roulement suffisamment rapprochés pour que le tablier soit bien tendu. Le tambour conduit est porté par un arbre fixé à l'extrémité de la poutre. Cette poutre, d'une longueur de 56 mètres, repose, d'une part, sur un chariot portant la machine d'entraînement du tablier, et, d'autre part, sur un second chariot portant une machine de transmission.

Ces transporteurs formeront directement avec les déblais de la tranchée les cavaliers qui doivent séparer le canal maritime des canaux de dérivation situés à droite et à gauche.

Colon, le 2 mars.

La ville de Panama a tenu à honneur de faire une réception magnifique au « grand Français ». Les Panaméens, qui sont témoins tous les jours du prodigieux déploiement d'activité dont la Compagnie leur donne l'exemple,—un exemple qu'ils ne se piquent point d'ailleurs d'imiter, — les Panaméens, dis-je, croient au Canal, et ils saisissent volontiers toutes les occasions qui se présentent de rendre témoignage de leur foi. Ils ne pouvaient laisser échapper celle-ci et ils ont fait grandement les choses. Vous en jugerez par ce programme que j'emprunte au *Star and Herald*, journal en trois langues, dont la fondation remonte au mois de février 1849. Ce *Star and Herald* appartient, pour le dire en passant, à une Société américaine. Il se tire tous les jours à 1,600 exemplaires et ne vend pas moins de 15,000 numéros de son édition hebdomadaire. Il a une presse qui tire 26 feuilles (doubles) à la minute et une ingénieuse machine qui lui épargne le travail des plieuses. Il paye ses compositeurs à raison d'une demi-piastre (2 fr.) les 1,000 *m.* et fait néanmoins, grâce aux annonces, d'excellentes affaires. Voici le texte du programme :

I

M. de Lesseps sera reçu à la gare par les fonctionnaires publics, le vicaire général du diocèse, les représentants de la colonie étrangère et les membres du comité de réception. M. le docteur Pablo Arosemena lui souhaitera la bienvenue au nom de la ville de Panama.

II

Aussitôt après, on se mettra en marche pour entrer dans Panama. L'ordre du cortège est le suivant :

1. Hérauts d'armes;
2. Musique;
3. Piquet des chasseurs de la garde;
4. Héraut portant les armes de la République et de la Ville;
5. Voiture de M. de Lesseps, le délégué du département et le vicaire général;
6. Voiture des diverses commissions;
7. Voitures des invités;
8. Chars allégoriques;
9. Ecoles de garçons;
10. La colonie étrangère;
11. La foule.

Arrivé devant le monument élevé sur la place Sainte-Anne, M. Ferdinand de Lesseps sera salué par M. Guillermo An

drève, au nom de la classe ouvrière de Panama. De là, le cortège se dirigera jusqu'à l'arc de triomphe de la place de la Cathédrale, en face le palais épiscopal, où la petite fille Edvina Andrève présentera à M. de Lesseps une couronne de lauriers, symbole de la persévérance et du mérite.

III

Illumination de la ville. Lumière électrique dans les places de la Cathédrale et Sainte-Anne. A neuf heures, grande retraite aux flambeaux, en face le palais habité par M. de Lesseps, sur la place de la Cathédrale.

J'y joins la description des chars allégoriques :

Char n° 1 : L'industrie, représentée par une machine à vapeur, une pyramide avec tous les outils imaginables ; la statue de l'Industrie au milieu et une machine à imprimer, qui a fonctionné pendant le trajet et a distribué dans les rues des petites feuilles de papier avec l'inscription suivante :

VIVA EL CONDE
FERDINAND DE LESSEPS.
VIVA EL GRAN FRANCES.
VIVA EL GENIO DEL SIGLO XIX.

Deux petits garçons, habillés en ouvriers, complètent cet ensemble.

Char n° 2 : L'Agriculture ; une dizaine de paysans, dans des costumes variés, distribuent des fruits et des fleurs et travaillent la terre avec les outils variés de l'agriculture ;

Char n° 3 : L'Amérique ; des arbres, des prairies, des fleurs et huit petites fillettes en Indiennes Peaux Rouges.

Char n° 4 : L'Afrique ; des cocotiers et une dizaine de petits négrillons se livrant à une bamboula effrénée.

Char n° 5 : L'Europe, avec 8 petites filles habillées dans les différents costumes des pays européens.

Char n° 6 : L'Asie, représentée dignement par la colonie chinoise de notre ville, qui, comme toujours, a fait les choses grandement. Orchestre spécial en costume chinois, instruments chinois musique chinoise et rhythme chinois. Derrière le char chinois, venaient trois voitures avec les notabilités chinoises en grand costume.

Char n° 7 : Le Commerce ; un bateau parfaitement outillé, avec mâts, voiles, rames, cordages, etc., et dix matelots ramant avec énergie.

Char n° 8 : La ville de Panama, avec le peuple panaméen sur le char travaillant à l'achèvement du Canal. Deux magnifiques toiles, de chaque côté du char, représentent le Canal en cours d'exécution et le Canal achevé.

Ce qui n'était pas dans le programme, c'était la poussière, une poussière jaune, épaisse, suffocante. Pourtant, les autorités avaient ordonné un balayage extraordinaire, la ville était presque propre, toutes les maisons étaient pavoisées, et, aux balcons, des grappes appétissantes de senoras de toutes les couleurs acclamaient le grand Français. Le soir, banquets, danses, illuminations, feux d'artifice et que sais-je encore ?

Le lendemain, mardi 23 février, nous commençons notre journée par une visite à l'hôpital. J'avais admiré l'hôpital de Colon, mais celui de Panama est une merveille. C'est l'hôpital idéal, en admettant que cette qualification puisse être appliquée à un hôpital. En Europe, les hôpitaux sont de gros et lourds bâtiments que l'on continue à bâtir dans les quartiers populeux des villes, comme s'il n'existait ni chemins de fer ni téléphones. Les microbes s'y accumulent, l'infection y pourrit les murailles, les malades y servent à l'instruction des carabins, pendant ce qui leur reste de vie comme après leur mort. A Panama, l'hôpital a été construit hors de la ville et le médecin éminent et bienfaisant qui a présidé à son établissement, le docteur Compagnon, l'a placé dans la localité la plus salubre du voisinage, sur les versants d'une énorme butte, que viennent baigner de leurs énormes effluves rafraîchissantes les brises de l'océan Pacifique. Il se compose d'une quarantaine de bâtiments séparés, légèrement construits en bois, entre lesquels l'air et la lumière circulent sans obstacles. Une eau excellente, captée sur les hauteurs de la butte et emmagasinée dans un château d'eau au moyen d'une machine à vapeur, y est distribuée à profusion. L'hôpital a son abattoir, sa ferme et sa glacière. Les immondices sont enlevées chaque nuit et transportées à la mer. Les salles des malades sont tellement vastes et aérées que, même dans celles dont les lits sont occupés par des nègres atteints de la fièvre des marais, les nerfs olfactifs les plus deliés ne perçoivent pas la moindre odeur. 200 malades y sont traités en ce moment ; l'hôpital peut en contenir 500. Il y a des chambres particulières pour les employés de la Compagnie, et, dans les maisons de santé les plus chères, on ne trouverait point d'installations plus confortables. Le service est confié à cinq médecins dévoués et expérimentés, qui ne font point de savantes leçons, mais qui se consacrent exclusivement à leurs malades de l'hôpital, sans se préoccuper de la clientèle. La direction, l'administration, la surveillance et les soins de jour et de nuit au lit des malades occupent trente sœurs de Saint-Vincent-de-Paul. Je n'ai pas à faire l'éloge de ces braves filles ; qu'il me suffise de dire que, en présence des grosses dépenses nécessitées par la construction et l'entretien de l'hôpital, elles n'ont pas insisté pour avoir une église ; elles se contentent d'une étroite et modeste chapelle.

Certes, cet hôpital modèle à coûté cher ; je n'ai pas sous les yeux le compte de la dépense, mais si élevée qu'elle soit, cette dépense peut elle être qualifiée d'excessive ? Le climat de l'isthme est énervant et dévorant. Il tue annuellement en moyenne 7 0/0 du personnel employé aux travaux du Canal (1). Il en tuerait certainement le double si les « ateliers de réparation » de Colon et de Panama n'étaient pas installés, organisés et desservis de manière à abaisser la mortalité au minimum le plus bas possible. Or, si vous calculez ce que coûterait à la Compagnie, en frais d'importation et de

(1) *Note sur la mortalité.* — Le personnel occupé aux travaux du Canal interocéanique peut se diviser en deux catégories que distinguent à la fois le genre d'emploi, le mode d'existence et la différence des races : d'une part, les agents classés et temporaires, Européens en majorité ; de l'autre, les ouvriers proprement dits, dont beaucoup sont créoles ou indigènes.

Il a paru que la manière la plus sûre de se rendre un compte exact des conditions climatériques de l'Isthme de Panama était de dresser la statistique de la mortalité en ce qui concerne les deux catégories d'individus.

Ce travail a été fait avec le plus grand soin pour les années 1884 et 1885. Il donne les chiffres suivants qu'il est facile de vérifier :

Pendant cette période, le personnel classé et temporaire s'est élevé au chiffre moyen de 1,100 agents, dont 141 sont décédés, soit 53 en 1884 et 88 en 1885 La proportion moyenne des décès a donc été de 6.4 0/0 par an.

Quant aux ouvriers, il est bien difficile d'établir une proportion rigoureusement mathémathique entre le chiffre des hommes figurant sur les contrôles et celui des décès, par le motif que le personnel est essentiellement variable, au double point de vue du nombre et des individualités.

Il ressort de là que la proportion de décès, trouvés au moyen des chiffres d'ouvriers présents sur les chantiers, sera trop forte, puisqu'il y a dans cette population un va-et-vient continuel d'importation, mais qu'aussi il est parfois arrivé que l'administration n'ait pas été régulièrement informée de quelques décès.

Dans ces conditions et au risque d'être un peu au-delà de la vérité, on ne saurait cependant essayer de s'en rapprocher davantage qu'en calculant sur les chiffres officiels.

Pendant les années 1881 et 1885, le nombre moyen des ouvriers

renouvellement du personnel, une mortalité double, sans parler du surcroît de salaires, déterminé par l'accroissement de la prime des risques, vous demeurerez convaincu qu'en établissant les hôpitaux modèles, elle n'a pas fait seulement une bonne action, mais encore une bonne affaire.

Nous consacrons le reste de la journée à visiter la Boca, embouchure du canal dans l'océan Pacifique. La Boca est située à droite de Panama, à 4 kilomètres environ de la baie, en face du groupe des îles Naos, Perico, Favallon, Flamenco et Culebra, gros pitons qui émergent de l'Océan, et derrière lesquels vont trouver un abri sûr, avec une profondeur suffisante, les grands steamers qui font le service du Pacifique. Les travaux ne sont pas aussi avancés ici que du côté de l'Atlantique. Le canal n'est pas ouvert, mais depuis quinze mois on a fait de véritables prodiges. Au mois de novembre 1884, rien n'était commencé. Aujourd'hui on a dragué, à la profondeur de six mètres, 1.500 mètres du chenal de 5 kilomètres qu'il faudra creuser dans l'Océan, pour arriver, près de l'île Favallon, aux profondeurs de 7 à 10 mètres, et à l'embouchure même on a établi, au milieu d'un marais, un terre-plein et un chantier qui ont pris les proportions d'une ville. J'ai donné plus haut la statistique des cales et des stations de montage. Cales et ateliers sont rattachés au chemin de fer de Colon, par un embranchement de 3 kilomètres, et à Panama, par une voie carrossable. En outre, l'accès par mer a été assuré au moyen d'un wharf, qui permet d'accoster à toute heure de la marée. Sur le terre-plein, une quarantaine de bâtiments et de maisons servent d'ateliers, de bureaux pour les sections des travaux, la poste et le télégraphe et de logements pour une population de 700 individus. 15,000 tonnes de charbon, venues d'Angleterre ou d'Australie, y sont entassées. Cette création à l'américaine — elle me rappelait les villes du Nord-Ouest canadien, qui s'improvisaient pour ainsi dire sous mes yeux — est l'œuvre d'un jeune ingénieur, M. Bunau Varilla, qui était chargé alors de l'intérim de la direction et dont on peut dire qu'il est déjà quelqu'un. Plus tard, on continuera le terre-plein, de manière à supprimer entièrement le marais et, ou je me trompe fort, ou la ville de Panama ne tardera pas à émigrer pour la seconde fois (le vieux Panama, détruit en 1680 par le flibustier Morgan était situé à gauche de la baie, tandis que le nouveau est à droite) et à s'établir définitivement à la Boca. Mais faudra-t-il construire une écluse à l'embouchure du canal ? Les ingénieurs sont presque unanimes à dire oui. Les ingénieurs ont un goût prononcé pour les écluses, car c'est leur métier de les construire, et, s'il fallait les croire, la différence des marées dans les deux océans rendrait celle-ci indispensable. Dans la mer des Antilles, à Colon, la marée se fait à peine sentir ; elle n'est que de 60 centimètres au plus ; dans l'océan Pacifique, au contraire, à Panama, elle s'élève jusqu'à 6 m. 40. Quoique le niveau moyen soit le même des deux côtés de l'Isthme, à la marée basse il est de 3 mètres de moins dans la Pacifique, à la marée haute de 3 mètres de plus. Donc il faut une écluse pour empêcher les eaux de se précipiter tantôt d'un côté, tantôt d'un autre. A quoi M. de Lesseps, grand ennemi des écluses, répond que les choses s'arrangent naturellement, sans le moindre cataclysme, au détroit de Magellan et au cap Horn, où il n'y a pas d'écluse, et qu'il ne voit pas pourquoi elles ne s'arrangeraient pas dans le canal. S'il réussit à faire prévaloir son opinion, — et il y tient, — les frais de construction du canal seront diminués d'une quarantaine de millions. Les ingénieurs sont d'avis que ce n'est pas la peine de chicaner pour si peu, mais il n'y a pas de petites économies.

---

a été de 13,000, parmi lesquels 1,800 décès ont été enregistrés, soit par an une proportion moyenne de 7.2 0/0

En résumé, tant pour le personnel classé et temporaire que pour les ouvriers proprement dits, la moyenne de la mortalité annuelle est de 6.8 0/0.

— Maladies régnantes dans les hôpitaux de Panama et de Colon dans la période du 1er janvier au 15 février 1886 :

Fièvre jaune, 41; fièvres paludéennes, 602; fièvres bilieuses, 100 ; dyssenterie, 65; anémie, 67; dyspepsie, 77 ; bronchite, 44 ; pneumonie, 57; rhumatismes, 35.

Il résulte de ces indications qu'il n'y a pas actuellement dans l'isthme d'affection présentant un caractère épidémique. La fièvre jaune existe à l'état endémique et n'offre qu'un nombre relativement restreint

Parmi toutes les maladies traitées dans les hôpitaux de Panama et de Colon, les fièvres paludéennes tiennent incontestablement le premier rang, mais il convient de remarquer que, sous cette rubrique, sont comprises beaucoup d'attaques bénignes dont la guérison est facile et rapide.

Le chiffre des malades atteints d'anémie est très peu élevé. Quant aux maladies organiques, leur proportion est normale et rassurante.

L'état sanitaire est donc aussi bon qu'on peut souhaiter de l'obtenir sous un climat qui éprouve toujours, dans une certaine mesure et pendant une certaine période, les tempéraments européens.

— La Compagnie soigne gratuitement ses employés et les ouvriers qu'elle occupe en régie.

Les employés et ouvriers des entrepreneurs sont également admis dans les hôpitaux de la Compagnie, moyennant le payement des journées de maladie.

Le prix de la journée est de 1 piastre.

(*Communication du service sanitaire de la Compagnie.*)

DANS L'ISTHME. — LA VILLE DE PANAMA

A bord du « Washington », 8 *mars.*

Nous avons employé les dernières journées de notre séjour à Panama à visiter les travaux de la région du centre, où se trouve le noyau montagneux de l'isthme. Cette région comprend quatre sections de travaux : les sections d'Obispo et d'Emperador, sur le versant de l'Atlantique ; celle de Culebra, point culminant du tracé, et celle de Paraiso, qui s'etend sur le versant du Pacifique jusqu'à la vallée basse du Rio-Grande. Des chantiers sont installés sur tous ces points, à Pedro-Miguel, à Paraiso, à la Culebra, à l'Emperador, à las Cascadas, au haut et bas Obispo ; puis, en continuant sur le versant de l'Atlantique jusqu'à Tavernilla, où nous nous étions arrêtés dans la première série de nos excursions, à Santa-Cruz, Matachin, Gorgona et San-Pablo. Je n'entrerai pas dans le détail de ces visites. Aux yeux d'un visiteur profane qui n'est point sorti de l'Ecole des ponts et chaussées ou de l'Ecole centrale, tous les chantiers se ressemblent. Des tranchées au fond desquelles fonctionnent les excavateurs, des rochers entamés et désagrégés par la mine, des files de vagonnets, attelés d'une locomotive, qui emportent des déblais ; et sur les hauteurs avoisinantes, des maisons en bois de différents styles, quelques-unes joliment peintes de couleurs vives, au milieu de massifs d'arbres et de fleurs, qui servent de logement aux ingénieurs et aux conducteurs de travaux; d'autres, en plus grand nombre et d'aspect plus modeste, qui abritent le peuple des ouvriers : voilà un chantier. Les ouvriers, la plupart jamaïcains, sont logés par escouades de trente, dans des maisons en bois, d'un modèle uniforme, peintes en bleu ou en gris, et largement espacées. Nous en avons visité quelques-unes; le mobilier est simple: il se compose de couchettes en bois, de coffres ou de malles appartenant aux hôtes de l'habitation, et d'un petit nombre d'usten-

siles indispensables; mais, chose essentielle, ces logements sont bien aérés et généralement propres. En comparaison des cases à nègres de la Jamaïque, ce sont des villas confortables, sinon luxueuses.

Ces visites aux chantiers, faites aux heures les plus chaudes de la journée, à celles que les Panaméens consacrent habituellement à la sieste, n'étaient pas précisément hygiéniques, et la diversité des modes de locomotion les rendait quelque peu fatigantes. Après être descendus du train du chemin de fer, nous nous embarquions parfois dans une cayuque, — pirogue creusée dans un tronc d'arbre, — puis nous montions sur des mules habituées à grimper comme des chèvres sur les talus des chantiers et à en descendre. M. de Lesseps, toujours infatigable, tenait la tête de la caravane. Je le vois encore escaladant au galop un escarpement de la Culebra, au bruit des hourrahs enthousiastes des noirs et des blancs, émerveillés de tant d'ardeur et de jeunesse. Ce chantier de la Culebra présentait l'aspect d'une véritable fourmilière; 2,000 ouvriers y travaillaient dans des tranchées superposées, sur un espace de moins de 2 kilomètres, enlevant ici de larges tranches d'argile rouge, au moyen de puissants excavateurs qui font une trouée de 3,000 mètres cubes en dix heures, là entamant à la mine les massifs de dolérite. Même animation à l'Emperador. Un peu plus loin, à Gamboa, nous voyons se soulever toute une montagne : 30,000 mètres cubes de roche dure sautent et retombent en fragments dans un énorme nuage de poussière rougeâtre. De notre vie, nous n'avions assisté à pareil spectacle. C'est la lutte de l'homme contre la nature dans ce qu'elle a de plus grandiose et même de plus dramatique, car la nature se défend avec des armes qui tuent aussi sûrement que les obus et les balles.

Certes, la victoire de l'homme n'est pas douteuse. Ce n'est qu'une question de temps et d'argent. Mais combien faudra-t-il de temps et d'argent? Voilà ce qui intéresse avant tout les actionnaires du Canal. Si l'on se bornait, comme le font d'habitude les adversaires de la Compagnie, à compter le cube actuellement extrait, — 17 millions environ sur 120 millions (1), — on trouverait certainement que le Canal ne sera pas terminé avant la fin du siècle, et encore! Mais cette manière de compter a beau être ingénieuse, elle n'en est pas plus exacte; elle suppose que les installations se sont improvisées d'elles-mêmes, sans travail et sans frais, comme par un coup de baguette. Or, ces installations, au point où elles sont actuellement amenées, représentent un bon tiers du travail et de la dépense. Ajoutez-y le cube extrait et vous arriverez à la moitié. Cette estimation, que je tiens d'un ingénieur familier avec les travaux du Canal, est-elle exagérée? Je l'ignore. Mais elle m'a paru s'accorder assez bien avec d'autres. Interrogé sur la durée probable des travaux, un des hommes les plus compétents pour en juger, me disait: Nous pouvons achever en trois ans 59 kilomètres sur 74 ou 75, c'est-à-dire les quatre cinquièmes; on nous accordera bien un peu de répit pour le cinquième restant. Sur la dépense probable, je pourrais citer un témoignage analogue : Avec 600 millions, m'affirmait-on, nous terminerons le Canal, sauf les parachèvements, et nous resterons ainsi dans les limites prévues par la Commission internationale d'études, qui a évalué, en 1879, la dépense totale à 1,200 millions.

Ce n'est pas après une visite et un examen sommaires d'une quinzaine de jours que je me hasarderai à mon tour à émettre une opinion sur ces questions délicates. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il m'est resté de ma visite une impression favorable au succès de l'entreprise. On ne doit pas se dissimuler que les difficultés à vaincre sont exceptionnelles. Il s'agit, à la Culebra, de faire dans le massif des Cordillères une tranchée d'une altitude moyenne de 87 mètres, plus que la hauteur des tours Notre-Dame, de détourner le cours capricieux du Chagres, en lui creusant deux lits artificiels, et peut-être de créer, au moyen d'un barrage, un lac d'une contenance de 1 milliard de mètres cubes pour absorber et régulariser les crues énormes (elles dépassent quelquefois 8 mètres) de ce fleuve dangereux; il s'agit encore de creuser dans l'océan Pacifique un chenal de 100 mètres de largeur et de 9 mètres de profondeur, pour atteindre à 5 kilomètres de distance du rivage des fonds accessibles aux grands navires, et cette œuvre colossale doit être accomplie à 10,000 kilomètres de la France, dans un pays presque complètement dépourvu de ressources, où il faut tout apporter, capital, science, travail, machines, outils, subsistances, vêtements, sous un climat brûlant et énervant, au milieu de marécages où les pires variétés de la fièvre ont élu domicile. Mais la puissance de l'attaque est proportionnée à celle de la défense, et quand on a vu à l'œuvre la vaillante armée industrielle que la Compagnie du Canal a réunie sur ce champ de bataille, avec un matériel pour le moins aussi perfectionné que celui de la guerre, on ne doute plus de la victoire. J'ajoute que les jeunes généraux qui commandent cette armée — le directeur, M. Boyer, a trente-cinq ans; M. Bunau Varilla, son *alter ego*, n'en a pas trente — ont une foi profonde dans le succès, et que cette foi, ils la rendent communicative. La même confiance anime les ingénieurs et les entrepreneurs avec lesquels j'ai eu l'occasion de m'entretenir. Il n'y a pas de défaillances dans ce personnel d'élite. Il y en a parfois, me dit-on, dans le personnel administratif, et cela tient, selon toute apparence, à un excès de précaution et de prévoyance de la Compagnie. Elle a partagé son personnel en deux catégories: le personnel classé qu'elle recrute en France, et auquel elle accorde des faveurs extraordinaires, après lui avoir toutefois fait subir un examen médical et s'être assurée de sa capacité, et le personnel non classé, qu'elle recrute sur les lieux mêmes, parmi les gens aventureux qui y sont venus à tout hasard, et qu'elle paye moitié moins. Qu'arrive-t-il? C'est que des employés attirés à Panama par l'appât de salaires exceptionnels agrémentés de congés, etc., sans s'être rendu un compte suffisant des risques qui motivent ces faveurs, s'effrayent, se découragent et forment la queue des traînards et des plaignards de l'armée. Ils ont beau avoir subi des examens médicaux et autres, il y a une sorte de capacité sans laquelle les autres demeurent stériles, c'est la capacité morale, c'est l'énergie de caractère, c'est l'aptitude à supporter

(1) Etat du cube de terrassements exécuté dans l'isthme de Panama par les entreprises :

Dans l'axe du Canal, au 31 décembre 1885...	10.056.000 m. c.
Déviation du chemin de fer..................	430.000 —
Dérivations du Chagres, etc..................	1.004.000 —
Total..................	11.490.000 —

En janvier 1886 :

Axe du Canal..............	975.740 m. c.	1.067.000 —
Déviation..................	7.821 —	
Dérivations................	84.262 —	
Cube exécuté en régie avant et pendant les entreprises..............................		1.521.000 —
Total au 31 janvier 1886..........		14.088.000 m. c

Ce cube ne comprend pas toutefois les déblais exécutés pour les installations des campements, voies d'accès, etc., ainsi que les dragages en régie des ports de Colon à l'origine; ce qui porterait le total général du cube exécuté à environ 17 millions.

Les prix du mètre cube varient d'un minimum de 32 c. à 1 fr. 60 et 2 fr.

les privations, à affronter les maladies, c'est la volonté de faire son devoir malgré tout. Cette capacité-là, aucun examen ne peut la mesurer, et c'est pourquoi tous les mandarinats fondés sur des examens dans lesquels la capacité morale, la plus nécessaire de toutes, ne compte pas, aboutissent à la création d'une bureaucratie fainéante quand elle n'est pas autrement démoralisée. Mais je me hâte de dire que les traînards et les plaignards sont l'exception dans l'Isthme. L'esprit général est bon ; la confiance dans les chefs, qui a manqué à certains moments, est aujourd'hui entière ; on ne doute plus du succès et on va de l'avant.

J'espère pour ma part que cette confiance sera partagée par le public français, en dépit du dénigrement systématique dont l'œuvre vraiment grandiose du percement de l'isthme de Panama est encore l'objet. Que les Américains ne croient pas ou affectent de ne pas croire à l'utilité et au succès du canal, quoiqu'il doive leur profiter plus qu'à tout autre peuple, cela se conçoit. Les Anglais, on s'en souvient, ne se montraient pas plus favorables au Canal de Suez, et les négociants d'Alexandrie, qui étaient cependant dans le voisinage, sont demeurés persuadés jusqu'au dernier moment — ils savent ce qu'il leur en a coûté, car ils jouaient à la baisse ! — que ce serait un fiasco colossal. Les financiers américains ont une raison de plus pour déprécier l'entreprise du Canal de Panama : c'est qu'ils ne seraient pas fâchés de la reprendre. Supposons que le public français et européen cesse d'avoir confiance dans l'affaire, et que la Compagnie ne réussisse point à réunir le capital nécessaire pour achever son œuvre, qu'arrivera-t-il ? C'est qu'on pourra racheter à vil prix l'énorme matériel accumulé dans l'isthme, en profitant de tous les travaux exécutés. Tandis que les actions de la Compagnie décédée tomberont à zéro, celles de son héritière, dont le siège sera établi à New-York par exemple, feront prime. De là, la campagne que la finance newyorkaise a entreprise contre le Canal, et les télégrammes et câblegrammes à sensation : nous en avons trouvé un, hier même, à notre arrivée à Porto-Cabello, destiné à discréditer l'affaire. Ces manœuvres sont assurément peu délicates, on pourrait même les qualifier plus durement ; mais chacun sait que la morale financière est plus large encore que l'isthme de Panama, qu'elle considère volontiers que la fin justifie les moyens. C'est au public à ne pas s'y laisser prendre. Est-il nécessaire d'ajouter enfin que la réussite de l'entreprise du Canal de Panama n'intéresse pas seulement les actionnaires de la Compagnie, que c'est une affaire d'intérêt national. Si elle venait à échouer, c'en serait fait pour longtemps du prestige de la France en Amérique. Les Yankees ne manqueraient pas de répéter que les Français peuvent être, si l'on veut, d'excellents coiffeurs et de remarquables cuisiniers, mais qu'ils sont de pauvres financiers, des hommes d'affaires incapables et des ingénieurs médiocres ; bref, une race inférieure, destinée à faire place avant peu à la race anglo-saxonne, la seule race vraiment sérieuse qui existe en ce monde, surtout depuis qu'elle a émigré en Amérique. La perte de la bataille de l'isthme équivaudrait pour nous à un Sedan économique. Voilà ce que nos capitalistes, nos industriels, nos négociants, qui luttent, non sans peine, sur les marchés de l'Amérique du Sud avec la concurrence des Etats-Unis, ne doivent pas oublier, s'ils ont quelque souci des intérêts généraux et permanents de la France, auxquels les leurs sont attachés. Et voilà pourquoi, je ne saurais trop le répéter à mon tour, *il faut* que la bataille de l'isthme soit gagnée ! Elle le sera !

Panama, où nous avons passé une trentaine de jours dans les intervalles de nos pérégrinations, est une ville de 25,000 à 30,000 âmes, située sur la droite de la baie peu profonde qui porte son nom. Elle a eu ses jours de prospérité à l'apogée de la domination espagnole, et ces jours-là ont commencé à renaître. Malheureusement, on n'efface pas en quelques années les stigmates d'une période de décadence. Les tremblements de terre, les révolutions, et par dessus tout l'incurie des autorités et la négligence de la population, énervée par le climat, y ont entassé les ruines et les ordures. Les maisons badigeonnées en jaune, avec de larges balcons bleus ou gris, et couvertes en tuiles rouges, n'auraient pas mauvaise apparence si elles étaient entretenues ; les rues sont droites, il ne leur manque que d'être réparées au moins une fois par siècle et balayées une fois par an ; quelques églises, la cathédrale, par exemple, bâtie à la fin du dix-septième siècle, sont spacieuses, et elles ont une certaine majesté d'aspect, mais elles sont en ruines. On commence seulement à réparer le fronton de la cathédrale, démoli il y a une vingtaine d'années par un tremblement de terre, et je crois bien avoir compté trois ouvriers sur les échafaudages ; encore faisaient-ils la sieste. Les couvents ont été laïcisés et ne montrent plus que leurs squelettes noircis. Comme dans tous les pays où le monopole d'un culte a été maintenu à l'aide de prohibitions impitoyables — l'Inquisition était établie à Panama — et où l'observation des pratiques religieuses était protégée par des pénalités draconiennes, la population a fini par avoir une véritable indigestion de religion ; aujourd'hui, il n'y a guère que des femmes — encore sont-elles en petit nombre — qui fréquentent les églises. Les biens du clergé et des Ordres religieux ont été confisqués, sans indemnité aucune, et avec défense au clergé de posséder des immeubles. L'Eglise, naguère le plus riche propriétaire du pays, n'a pour ressource qu'un casuel précaire. Aussi, est-ce à peine si l'on compte un prêtre sur 20,000 habitants. La moralité a-t-elle baissé avec la religion ? Voilà ce qu'il serait intéressant de savoir, mais ce qu'il serait difficile de dire, faute d'un point de comparaison dans le passé. La religion a eu beau s'en aller, le goût des carillons est resté ; il y en a à toutes les églises et ils font rage. Au son religieux des carillons se mêle le bruit profane de la musique du *Fenix-salon*, une maison de jeu située en face même de la cathédrale. La roulette y est installée sous la protection spéciale du gouvernement, qui en partage les profits avec les fermiers. Il y a aussi tout à côté une loterie nationale. L'une et l'autre ont une nombreuse clientèle. Que voulez-vous? les distractions sont rares à Panama. Point de théâtre, et rarement un bal. Une promenade dite de *las Bovedas*, sur les vieux remparts, au bord de l'Océan, où l'on rencontre des soldats dont les chaussures ont besoin de réparations urgentes quand ils ont des chaussures, et d'où on aperçoit les hôtes de la prison de la ville, derrière un grillage, comme au Jardin des Plantes. Une autre promenade, celle de la Savane, située à vingt minutes de Panama, serait plus agréable si l'accès n'en était défendu par des nuages de poussière rouge que la pluie transforme en torrents de boue. On peut aller aussi à la jolie île de Taboga où la Compagnie a établi un vaste sanatarium et que nous avons visitée, au bruit du canon, sur une frégate de guerre que le gouvernement colombien avait mise gracieusement à la disposition de M. de Lesseps ; mais il faut près de deux heures pour aller à Taboga, et l'océan Pacifique ne mérite pas tous les jours son nom.

Que faire donc à Panama, sinon gagner de l'argent ? On en gagne, et même beaucoup. Les banquiers, israélites pour la plupart, font l'escompte à 15 0/0 et au-dessus, et le bimétallisme pratiqué dans toute sa pureté leur permet de faire des opérations de change aussi lu-

cratives que possible. Depuis 1857, la Colombie a adopté le système monétaire français; seulement le monnayage de l'argent est demeuré illimité. Il en est résulté que la piastre, frappée au même poids et au même titre que notre pièce de 5 fr., est tombée à 4 fr. et que l'or a complètement disparu de la circulation. Une pièce d'or de 20 piastres se paye 34 piastres en argent, et les commissions de banque, quand il s'agit d'envoyer des fonds à l'étranger ou d'en faire venir, s'élèvent à des hauteurs fantastiques, 10 0/0 et même davantage. Les propriétaires d'immeubles ne sont pas moins favorisés que les banquiers. Les travaux du Canal ont amené à Panama un surcroît de population qui a surexcité la demande des logements et triplé le prix des loyers; un appartement qui vaudrait à peine 2,000 fr. dans les beaux quartiers de Paris se paye 6,000 fr., et il n'est pas question d'eau ni de gaz. Cependant la ville est éclairée au gaz, mais c'est un gaz dont l'odeur fait regretter celle du pétrole. L'eau est colportée par des aguadores, dans des petits tonneaux de la contenance des seaux d'Auvergnats, au prix de 50 centimes. Malgré l'élévation extraordinaire du prix des loyers, on ne bâtit pas de nouvelles maisons et même on ne répare pas les anciennes. C'est que les capitaux et la main-d'œuvre coûtent cher et qu'on se dit, non sans raison, que la surabondance des locataires pourrait bien prendre fin avec les travaux du Canal. Qui sait d'ailleurs si la ville elle-même ne se transportera pas à la Boca?

Le travail n'a rien à envier au capital. Les ouvriers ayant un métier, les charpentiers, les mécaniciens, les ajusteurs peuvent gagner de 3 1/2 à 4 piastres par jour. Un domestique mâle se paye couramment 60 piastres (240 fr.) par mois; un cuisinier blanc jusqu'à 150 piastres. En revanche, l'absence des droits et des formalités douanières permet de se procurer à aussi bas prix qu'en France, et même à meilleur marché, les comestibles, les vins et liqueurs, les vêtements confectionnés et généralement tous les articles qui n'exigent point de façons ou de préparation sur les lieux mêmes. Grâce à ce libre échange, malheureusement accidentel et temporaire, car le gouvernement colombien s'est réservé le droit de rétablir sa douane lorsque le Canal sera achevé, la vie n'est point hors de prix. On peut, malgré la cherté des loyers, trouver le logement et la nourriture dans une pension convenable pour 50 et même pour 40 piastres pour mois. Pas au grand Central Hôtel par exemple. Terrible, ce grand Central Hôtel! Bâti en carré, sur une cour hermétiquement couverte et close, il manque d'air et il faut y allumer en plein midi sa bougie fichée dans un porte allumettes. D'horribles odeurs s'y accumulent, mélangées aux émanations du gaz. Les rats y dansent des sarabandes sur les lits des voyageurs tenus éveillés par les moustiques. Et pourtant le grand Central Hôtel est le meilleur hôtel de Panama. Plutôt que d'y retourner, qu'on me ramène aux Montagnes Rocheuses!

J'ajoute en manière de correctif que le nouveau gouverneur, le général Santo Domingo Vila, vient de prendre une mesure qui pourrait bien améliorer sensiblement les services publics de Panama: il a nommé une municipalité, composée en partie d'étrangers choisis parmi les négociants notables. Cette admission des étrangers aux fonctions municipales n'a, au surplus, rien d'insolite. Elle existe déjà à Lima et à Callao, au Pérou, et elle y a donné d'excellents résultats.

Mais on s'étonnera peut-être que, dans une république dont la constitution démocratique est taillée sur le modèle de celle des Etats-Unis, les conseils municipaux soient nommés par le gouverneur. Cela tient à ce que l'Etat de Panama a été réduit à la condition d'un simple territoire à la suite de la révolution avortée de l'année dernière. Quelques mots sur la Colombie et ses révolutions suffiront pour vous expliquer ce phénomène;

La Colombie, qui formait autrefois le noyau principal de la Nouvelle-Grenade, est une confédération composée de huit Etats et de sept territoires; elle occupe une superficie de 830,000 kilomètres carrés, un peu plus d'une fois et demie l'étendue de la France, et possède environ 3 millions d'habitants de diverses couleurs, dont 220,000 dans l'isthme de Panama. Pour arriver à sa capitale, Bogota, il faut remonter pendant huit jours, par une chaleur étouffante, le fleuve de la Magdalena, sur un steamer qui a la réputation bien établie d'être un nid de moustiques, puis monter à dos de mulets la Cordillère, jusqu'à un plateau d'une altitude de 2,600 mètres, où l'on jouit d'un climat agréablement tempéré. Au dire d'un habitant de cette capitale reculée, c'est un séjour charmant; les esprits y sont cultivés, la littérature y est en honneur, et l'on y enseigne même l'économie politique. Malheureusement, c'est un enseignement purement platonique. Il y a en Colombie, comme partout, des partis qui se disputent la possession du pouvoir, et que l'on désigne, à peu près comme partout aussi, sous les noms de conservateurs et de libéraux. Seulement, ils sont peut-être plus avancés que les autres, en ce sens qu'après avoir fait, au début, de la politique de principes, romantique ou idéaliste, ils sont arrivés, où nous nous acheminons, à la politique réaliste. Posséder le pouvoir, à leurs yeux, cela revient à disposer souverainement du droit de légiférer et surtout de taxer, autrement dit à remplir d'une manière ou d'une autre les caisses publiques et à en dépenser le contenu à leur profit. Cette manière d'envisager les choses de la politique est, il faut le dire, singulièrement encouragée par l'influence du climat. Comme l'avait remarqué Montesquieu, dans un chapitre célèbre de *l'Esprit des lois*, la chaleur relâche les fibres — il en avait fait l'expérience sur une tête de mouton — et pousse l'homme à la paresse. Le travail physique et, plus encore le travail intellectuel, sont particulièrement pénibles dans les pays chauds, et insupportables sous les tropiques. On conçoit donc que des gens avisés aient cherché à s'en affranchir. Or, il suffisait pour cela aux « libérateurs » des possessions espagnoles du nouveau monde d'imiter leurs anciens maîtres, en substituant simplement au gouvernement de la métropole leur propre gouvernement, sans rien changer du reste au mécanisme financier, militaire et administratif établi par l'Espagne. Ils n'y ont pas manqué. Mais, comme dans ces pays pauvres et à peine peuplés, le budget ne pouvait fournir des places et des appointements civils et militaires à tout le monde, il s'est créé des mécontents, et les mécontents, en se groupant, ont formé un ou plusieurs partis dissidents.

En Europe et aux Etats-Unis, on a inventé et réussi à appliquer, bien ou mal, l'ingénieux mécanisme du régime parlementaire, qui régularise la lutte des partis et la maintient pacifiquement dans l'enceinte des Parlements et dans l'arène électorale. Est-ce encore l'influence du climat qu'il faut accuser? Mais le tempérament des politiciens tropicaux n'a pu s'accommoder de la lente et méthodique opération de ce mécanisme. Quand les électeurs civils se refusent à les porter au pouvoir, ils ont recours à des électeurs militaires, beaucoup plus expéditifs et moins exigeants. Ils s'adressent à un général, auquel les financiers du parti fournissent les avances de fonds indispensables, le général en distribue une partie à ses subordonnés, un *pronunciamento* a lieu. Si les insurgés l'emportent, le général vainqueur est élu Président à l'unanimité, le parti s'empare des places et les financiers commanditaires de l'insurrection rentrent largement dans leurs avances. Si

le gouvernement établi, au contraire, est victorieux, il exile ou fusille quelques-uns des artisans du *pronunciamiento* et se rallie les autres en leur donnant des places (2). Il lève une contribution extraordinaire sur ceux qu'il soupçonne d'avoir commandité l'insurrection, et même sur les « indifférents » qui ont commis le crime de rester neutres. Parfois, il arrive que les soldats manquent aux généraux. Alors, on a recours à la presse; on s'empare de préférence des Indiens. Dans la dernière insurrection de l'Etat de Panama, on guettait les domestiques jaunes qui s'aventuraient dans les rues, et on saisissait les ouvriers colombiens au sortir des chantiers de la Compagnie. On les enrégimentait à la hâte, et on les forçait à se battre pour la bonne cause, sous peine d'être fusillés. Cette insurrection de Panama s'est terminée, comme on sait, par la défaite des insurgés. Dans leur désappointement, ils ont incendié la ville de Colon. On a saisi quelques-uns des incendiaires, mais on était fort embarrassé pour leur infliger le châtiment exemplaire qu'ils avaient mérité; car la peine de mort a été abolie dans la Colombie, même en matière politique. On a eu l'idée ingénieuse de recourir à la « loi internationale », en vertu de laquelle on les a condamnés à la pendaison. On les a hissés sur un vagon de chemin de fer, après leur avoir passé préalablement autour du cou une corde suspendue à un gibet. Au coup de sifflet de l'exécuteur, la locomotive s'est mise en marche avec le vagon, les condamnés sont restés en l'air. Et voilà comment les principes sont restés saufs, tandis que les incendiaires de Colon étaient pendus grâce à la « loi internationale ». Voilà pourquoi aussi Panama, qui était un Etat, est devenu un simple territoire, et pourquoi, enfin, les conseils municipaux y sont nommés par le gouverneur.

Les politiciens colombiens n'en sont pas moins des gens instruits et civilisés. Ils comprennent admirablement l'importance du Canal, et ils ont fait un charmant accueil à M. de Lesseps et à ses compagnons. Peut-on raisonnablement leur reprocher la façon dont ils pratiquent le régime constitutionnel et parlementaire? Je ne le crois pas. C'est l'influence du climat!

Le 2 mars, nous étions de retour de Panama à Colon et, le 3, nous nous embarquions sur le *Washington*, un des meilleurs navires de la Compagnie transatlantique, commandé par le capitaine Dardignac, le plus obligeant et le plus aimable des capitaines.

DE COLON A LA MARTINIQUE

Petite-Rochelle (*Martinique*), *le* 15 *mars* 1886.

Le lendemain de notre départ de Colon, nous faisons une première escale à Sabanilla, près de l'embouchure du grand fleuve de la Colombie, le rio Magdalena. Sabanilla se compose de quelques masures, d'un poste de la douane et de la station terminus du petit chemin de fer de Barranquilla, qui est le centre commercial de cette partie de la Colombie. Nous recevons la visite des autorités douanières et nous embarquons, non sans peine, — car Sabanilla ne possède qu'une rade ouverte et la mer est houleuse, — 1,400,000 ou 1,500,000 fr. d'or, produit des mines colombiennes. Deux ou trois passagers débarquent. Il semblerait que la douane dût se borner à visiter leurs malles et leurs paquets. Point. C'est infiniment plus compliqué. Quoique le navire demeure en rade, à un bon kilomètre de la côte, la douane exige une déclaration renfermant la liste de l'équipage et des passagers, le compte de leurs malles et valises, l'état des provisions et de l'armement, le nombre des mâts et cordages. Dans les possessions espagnoles, elle est plus exigeante encore. Il lui faut le détail des effets des passagers (j'entends de ceux mêmes qui ne débarquent pas), et si par hasard quelque caisse de cigares est oubliée dans la déclaration, elle la confisque. Ici, les douaniers me paraissent, malgré tout, gens accommodants. On les invite à déjeuner et on a mis en réserve à leur intention, dans le fumoir, une bouteille de vermouth et une bouteille de cognac, qui entreront sans payer de droits. Leurs façons sont aimables et leur visite est sommaire; je crois même qu'ils se sont abstenus discrètement de demander l'âge du capitaine.

Deux jours après (7 mars), seconde escale à Porto-Cabello. La veille, nous avons quitté les côtes de la Colombie pour longer celles du Venezuela. L'aspect du pays a changé, la végétation est plus riche, et Porto-Cabello possède un excellent port; on y débarque à quai. — Mais ai-je bien entendu? le droit d'y jeter l'ancre pendant quelques heures se paye 1,200 fr. — Porto-Cabello, dis-je, est une jolie petite ville, presque propre. Les rues sont droites, les maisons à un étage, badigeonnées en jaune, avec des portes bleu indigo et des toits en tuiles rouges, ont un aspect original. Il y a un jardin public, entouré d'une grille en fer et soigneusement entretenu; sur un palmier une affiche, à signaler à M. Pasteur, vous invite à acheter « el Caribe », remède infaillible contre la rage. Nous nous apercevons que le carnaval est commencé, aux petits masques suivis de bandes de gamins multicolores qui parcourent les rues. Les portes entr'ouvertes d'une modeste église, dont les colonnes sont drapées de rouge, nous laissent voir des sénoras enveloppées dans leur mantille, dévotement agenouillées devant une statue endimanchée de la Vierge. Nous allons faire une promenade à San-Stefano, vallon sinueux rafraîchi par un torrent, où des villas, qui ressemblent à des chalets suisses émergent des plants de cacaotiers, de bananiers et de hauts cactus servant de clôtures. Malgré la terrible chaleur du jour, nous nous laissons induire, par un indigène amateur d'antiquités, à visiter la « pierre indienne », fragment de rocher couvert de dessins naïfs qu'on croirait empruntés aux marges illustrées des cahiers des élèves de nos écoles primaires. Mais point de rafraîchissements, pas même un verre d'eau. Médiocrement hospitaliers, les antiquaires de San-Stefano!

Le lendemain, troisième escale à la Guayra, port de Caracas, la capitale du Venezuela. La Guayra n'a qu'une rade ouverte et l'on y débarque en canot, et non sans peine, le long d'un wharf encombré de balles de café et de cacao. Nous ne nous y arrêtons pas, car nous n'avons que juste le temps de prendre le train du chemin de fer de Caracas. Ce chemin de fer n'est ni plus ni moins qu'une merveille d'audace et de bon marché. Construit à l'américaine par une Compagnie anglaise, sur le versant du massif de montagnes qui sépare la Guayra de Caracas, il s'élève, par une série de courbes de 15 mètres de rayon (de la dernière voiture du train on voyait la locomotive) et de pentes de 4 centimètres, à une hauteur de 1,175 mètres en longeant sans le moindre remblai d'effroyables précipices. Par moment la voie revient sur elle-même et fait à la montagne une double ceinture. A peine quelques bouts de tunnels. Sur les torrents deux ou trois viaducs où les traverses sont à jour. La voie est étroite (90 centimètres) et unique, avec des garages aux stations intermédiaires. Ce chemin

(2) Ce système exige naturellement une augmentation continue du nombre des places et de l'effectif du budget qui les rétribue. Aussi n'avons-nous pas été étonné de voir, fraîchement affiché sur toutes les murailles, un décret établissant, d'après le système bismarckien, le monopole des spiritueux, simplement motivé sur « le besoin urgent de trouver de nouvelles ressources pour faire face aux grandes dépenses exigées par le service public ».

de fer vertigineux a 22 milles (36 kilomètres) de longueur et n'a coûté que 15 millions de francs. S'il avait été construit par des ingénieurs de l'Etat, accoutumés à faire grand aux frais de l'Etat ou avec la garantie de l'Etat, il en aurait coûté 150. Tel qu'il est, il suffit amplement aux besoins de la circulation, et « il paye », autrement dit il donne des dividendes à ses actionnaires. Le paysage est aride et grandiose. La végétation se réduit à quelques touffes de maquis surmontées de hauts cactus à branches bifurquées. De temps en temps, le train traverse une pluie de flocons blanchâtres que je ne saurais mieux comparer qu'aux morceaux de papier qu'on fait tomber des cintres, dans les théâtres de province, pour figurer la neige. Ce sont des nuées de grosses sauterelles ailées. Nous voici sur le haut plateau, entouré de montagnes, où Caracas est bâti en damier, à la mode américaine, une mode plus économique que pittoresque. Nous montons au Calvaire, qui domine la ville et sur lequel s'élève la statue colossale de « l'illustre Américain », M. Gusman Blanco. Je reviendrai tout à l'heure sur l'illustre américain. Pour le moment, nous sommes absorbés par la contemplation d'une grande volière remplie des merveilleux oiseaux des tropiques, que nous n'avons guère vus jusqu'à présent en liberté. N'y en aurait-il que dans les volières ? Sous nos pieds, à une centaine de mètres, une plaine de toits rouges, de laquelle émergent ici les tours du Capitole où siègent la Chambre des Députés et le Sénat, là le Grand-Théâtre, plus loin l'arène des combats de taureaux, puis le Panthéon, le Musée et les églises. La plupart des édifices profanes et quelques-uns des édifices religieux, sans oublier les statues, sont dus à l'illustre américain. Qui est donc cet illustre américain, que nous connaissons si peu, et qu'a-t-il fait pour mériter le culte que lui ont voué ses compatriotes? Il leur a donné mieux que des édifices et des statues, il leur a donné la sécurité. C'est grâce à lui que les révolutions et les guerres intestines ont pris fin au Venezuela et que ce pays, naguère un des plus tourmentés de l'Amérique du Sud, jouit maintenant d'une paix profonde. La Constitution lui interdisant d'être réélu Président, c'est un de ses amis, M. Crespo, qui occupe sa place ; mais on a modifié la Constitution, on vient de le réélire et on lui prépare, à son retour d'Europe, une réception triomphale. Comme nous allions déjeuner à l'hôtel Saint-Amand (un nom, sinon un hôtel français) et que notre voiture soulevait des flots de poussière : — « On voit bien, nous disait un Vénézuélien, que Gusman Blanco est absent. Quand il était à Caracas on balayait les rues et il n'y avait pas de poussière. Il est temps que Gusman Blanco nous revienne ! » Certes, un homme qui met fin aux révolutions et qui fait balayer les rues, mérite bien le nom d'illustre Américain. Que n'avons-nous un illustre Européen ? Hourra donc pour Gusman Blanco ! Mais après lui ?

Nous allons visiter le Panthéon, qui renferme le tombeau de Bolivar et une élégante statue de ce libérateur par Fenerani, puis des généraux et des colonels, beaucoup de généraux et de colonels; nous accompagnons M. de Lesseps chez le Président, qui fait l'accueil le plus cordial au grand Français et à ses compagnons; nous reprenons le train et nous remontons à bord du *Washington*. Deux jours après, le 10, nous apercevons une grosse forteresse vieux style et nous entrons dans une vaste baie. Nous sommes à Fort-de-France, la résidence officielle du gouverneur et le siège du gouvernement de la Martinique.

Jetons d'abord un coup d'œil sur le paysage, qui certes en vaut la peine. L'horizon est découpé par des mornes et des pitons d'un vert intense. Entre parenthèses, un morne, c'est une haute colline, presque une montagne; un piton, c'est un morne en pyramide ou en pain de sucre. Au pied des mornes, et descendant d'étage en étage, des carrés plantés de cannes, ici d'un vert clair éclatant, là de nuances de moins en moins vives, selon leur degré de maturité; des villas blanches et roses au milieu de bocages touffus; tout au bord de la mer, une savane, autrement dit une prairie, ombragée par l'épais feuillage des manguiers et des sabliers ; au milieu, la blanche statue de l'impératrice Joséphine, entourée de hauts palmiers droits comme des I, couronnés de leurs superbes panaches; aux abords de la savane, une ville paisible et proprette dont les rues sont tirées au cordeau et qui doit à l'un de ses gouverneurs, l'amiral de Gueydon, l'avantage inappréciable, sous les tropiques, d'avoir de l'eau en abondance en toute saison et tous les jours, à l'exception du jeudi matin, réservé au curage. Bref, une ville bâtie à la française au pied d'un immense parc anglais, voilà Fort-de-France. Point de réception officielle. Il paraît que les autorités n'ont point été prévenues officiellement de l'arrivée de M. de Lesseps; mais l'hospitalité privée y supplée largement, et la population s'apprête à faire une conduite triomphale à cet hôte illustre. En attendant, nous allons faire la première excursion que recommanderait un Guide des touristes, s'il y avait un Guide des touristes à la Martinique, — une visite au camp de Balata et à la fontaine Absalon.

Le camp de Balata s'élève sur la côte qui mène aux pitons, et d'où part la « Trace », route pittoresque de Fort-de-France à Saint-Pierre. C'est le sanatarium de la garnison. La fontaine Absalon est une source d'eau thermale. Nous avions visité la Jamaïque et l'isthme de Panama et nous venions de la côte de Venezuela; eh bien ! avant d'être descendus à la fontaine Absalon, nous ne nous faisions pas la moindre idée de la puissance de la végétation des tropiques. Il y avait là des bambous hauts comme des peupliers et des fougères arborescentes dont les feuilles finement découpées auraient recouvert les larges panaches des palmiers. Une merveille qui vaudrait à elle seule le voyage des Antilles ! Au camp de Balata, les troupiers de loisir cultivent de vulgaires mais utiles légumes d'Europe : des petits pois, des artichauts, des asperges, qui y poussent, ma foi, fort bien, mais dont il faut renouveler continuellement les semences. Nous redescendons à Fort-de-France. On s'empare de nous, on nous héberge dans les plus charmantes des villas; et, quand le moment de la séparation est venu, la population entière fait cortège à M. de Lesseps, en applaudissant, en chantant, en dansant, avec une furia tropicale. Je quitte à regret mes aimables compagnons de voyage pour étudier au moins d'une façon sommaire, la situation économique de la Martinique, et je m'installe sur la savane, à l'hôtel des Paquebots, l'idéal des calmes et honnêtes hôtelleries de province, ancien style.

La Martinique est une assez petite île; elle n'a que 80 kilomètres de longueur sur 31 kilomètres de largeur moyenne et une superficie de 98,782 hectares ; encore les cultures n'en occupent-elles pas même la moitié : 42,290 hectares, dont 25,795 en sucre, 15,652 en vivres, plus un millier d'hectares en cacao, café, coton, tabac, etc.; le restant se compose de savanes, de forêts et de terrains d'habitation ; mais il ne faudrait pas juger de son importance et de sa richesse par son étendue. Les « pouvoirs productifs » que la nature y a mis à la disposition de l'industrie humaine dépassent certainement ceux qu'elle a distribués d'une main avare sur une surface décuple de nos pays d'Europe, réputés les plus fertiles. Toutes les plantes des tropiques, y compris les épices et les parfums, le poivre, la cannelle, la noix muscade, les clous de girofle, la vanille, l'ixora,

les plantes tinctoriales et médicinales, le campêche, le roucou, le quinquina (celui-ci de qualité supérieure), les arbres à fruits, le cocotier, le bananier, le manguier, l'aroca cocotier, l'arbre à pain, la sapotille,—j'en passe et des meilleurs, — et un bon nombre de végétaux et d'arbres fruitiers des régions tempérées, la vigne par exemple, poussent à l'envi dans cet éden tropical. Si les cultures y avaient été libres à l'origine, ce serait aujourd'hui le plus merveilleux des jardins de rapport. Mais le « système colonial » y a mis bon ordre. Il a commencé par interdire les cultures qui auraient pu faire concurrence à celles de la métropole, et notamment d'y planter la vigne, et parmi les autres il a choisi quelques favorites qu'il a protégées d'une façon spéciale, telles que celles du café, du tabac, du sucre, du coton, du cacao. Le café de la Martinique a acquis une réputation universelle, et il est coté immédiatement après le moka et le Rio-Nunez et, quoique la Martinique n'en produise plus même assez pour sa propre consommation, il continue à faire les délices des gourmets. Seulement, il vient de la Guayra ou même du Brésil. Le tabac à priser de Macouba n'était pas moins, comment dirai-je?... prisé, et néanmoins la culture en a été abandonnée, tellement abandonnée que les plus vieux habitants de Macouba ne se souviennent pas d'y avoir vu un plant de tabac. C'est la canne à sucre qui a tout envahi, tout absorbé. Comment en aurait-il été autrement? Le sucre des colonies possédait le monopole absolu du marché de la métropole, il y régnait en maître, car le sucre étranger, cet abominable sucre étranger, était prohibé. On vendait alors le sucre brut jusqu'à 60 fr. les 50 kilog., — aujourd'hui ce n'est pas sans peine qu'on en obtient 12 fr. 50 c., — et les bénéfiees étaient naturellement en proportion.

Cependant, il n'est pas prudent de se fier au monopole. C'est un protecteur perfide, qui ne vous enrichit aujourd'hui que pour vous ruiner demain. Ajoutons que c'est au moment même où il vous prodigue ses faveurs qu'il travaille le plus diligemment à votre ruine. Sous l'influence des prix surélevées par le monopole, la production du sucre a doublé à la Martinique dans les premières années de la Restauration. De 16 millions de kilogrammes en 1818, l'exportation s'est élevée à 33 millions en 1828. On a tout délaissé, café, tabac, coton, cacao, pour faire du sucre. La Martinique n'a plus été qu'une vaste sucrerie. Mais comment cette augmentation extraordinaire de la production dans les colonies mêmes n'aurait-elle pas fait tomber les prix? C'était le premier mauvais tour que le monopole jouait à ses protégés. Il leur en préparait un second, bien autrement cruel, en leur suscitant la concurrence du sucre de betterave. Certes, la betterave est une plante saccharifère bien inférieure à la canne et il y a grande apparence que, en dépit du blocus continental, elle aurait continué modestement à servir de nourriture aux bestiaux, si les bénéfices énormes que le monopole distribuait aux planteurs de cannes n'avaient encouragé des industriels avisés à en tirer du sucre. Après de nombreuses et coûteuses écoles, ils finissent par y réussir et voici tout à coup qu'on apprend, dans les colonies, que le marché de la métropole est envahi par ce concurrent méprisé et raillé, le sucre de betterave. De 33 millions, en 1828, l'exportation du sucre de la Martinique tombe à 20 millions en 1838. Alors, ce n'est plus qu'un cri : Les colonies se meurent, les colonies sont mortes! Et avec les colonies la marine, et avec la marine la grandeur et la sécurité de la France! On supplie les Chambres de supprimer ce concurrent pernicieux et un député ami des colons propose de racheter, moyennant 40 millions, la sucrerie indigène. Les économistes de la Chambre, M. Hyppolite Passy en tête, font rejeter cette mesure de salut, et les colonies se préparent à la mort. Eh bien! non, elles ne meurent pas. Elles se tâtent, elles se relèvent, elles regagnent le terrain perdu, et, quoique le marché de la métropole soit envahi, la Martinique y place de nouveau, comme au beau temps, ses 33 millions de kilog. de sucre. En faisant baisser les prix, la betterave avait rendu le sucre abordable à un plus grand nombre de consommateurs, le marché s'était élargi, et voilà comment les deux sucres ennemis avaient pu y trouver place et même y faire de bonnes affaires.

Mais la sucrerie coloniale n'était pas au bout de ses épreuves. C'était une vérité, passée depuis deux siècles à l'état d'axiome, que les produits tropicaux, tels que le sucre et le coton, ne pouvaient être cultivés que par des esclaves à peau noire, et par conséquent que l'abolition de l'esclavage des nègres amènerait infailliblement la ruine immédiate des cultures tropicales. Cette vérité, les planteurs la considéraient si bien comme acquise que, aux Etats-Unis, ils enduisaient de goudron et roulaient dans de la plume ceux qui s'avisaient de la discuter, puis mettaient le feu à la plume. Les abolitionnistes les plus endurcis ne résistaient pas à ce mode d'argumentation. Or voici, tout à coup, qu'on apprend qu'un des premiers actes de l'Assemblée nationale de 1848 a été d'abolir l'esclavage, brusquement, sans aucune préparation ni transition, en quoi certainement elle avait tort. N'était-ce pas la ruine, la ruine totale et irrémissible ? Eh bien ! non, encore une fois. Chose invraisemblable, inouïe, les colonies survivent à ce coup mortel. Le premier affolement passé, les esclaves s'aperçoivent qu'il faut vivre, et ils reviennent d'eux-mêmes offrir leurs bras à la culture. Enfin, dernière épreuve, l'odieux libre échange se joint à la liberté du travail, le sucre étranger est admis à faire concurrence au sucre national et colonial sur le marché de la métropole. Malgré tout, la production du sucre ne faiblit pas. Que dis-je ? Elle va croissant avec une rapidité vertigineuse. De 16 millions de kilogrammes en 1818, sous l'égide du système colonial ; de 30 millions en 1847, en plein esclavage, l'exportation de sucre de la Martinique monte à 50 millions de kilogrammes en 1875 et, en dépit de la crise, elle se maintient à 49 millions en 1884. De plus, le tafia, qui était en 1847 une quantité négligeable, ajoute à ce chiffre 17 millions de litres et plus de 6 millions de francs. Voilà comment le sucre de betterave, l'abolition de l'esclavage et le libre échange ont successivement ruiné les colonies en général et la Martinique en particulier.

Mais de quelle façon peut-on expliquer ce développement invraisemblable d'une production dont les voix les plus autorisées prédisaient la ruine ? Tout simplement par les effets comparés du monopole et de la concurrence. Aussi longtemps que les planteurs de cannes, les propriétaires d'habitations ou « les habitants », comme on les nomme ici, possédaient le double monople du travail de leurs esclaves et de l'approvisionnement des consommateurs, ils n'éprouvaient aucunement le besoin d'améliorer leurs procédés de culture et de fabrication. Sous ce double rapport, la production sucrière demeurait ce qu'elle était à l'époque de l'introduction de la canne aux Antilles. La concurrence a réveillé les colons endormis sur la foi des zéphirs protectionnistes, et ils ont créé les « usines ». C'était toute une révolution. Jusque là, la culture et la fabrication du sucre avaient été réunies dans l'habitation même. La création des usines les a séparées, en déterminant en même temps un progrès dans les cultures et dans la fabrication. On a découvert l'existence des engrais chimiques et autres et on a constaté que leur emploi pouvait augmenter d'une façon notable le rendement

de la canne. D'un autre côté, les usines sont arrivées, de progrès en progrès, à fabriquer un sucre dit « d'usine », qui se cote 6 ou 7 fr. plus cher aux 50 kilog. que l'ancien sucre brut. Il est blanc, cristallisé, appétissant, et remplacera quelque jour économiquement dans la consommation le vieux pain de sucre, comme celui-ci a remplacé la cassonnade et le candi. C'est le sucre de l'avenir.

La Martinique possède actuellement dix-sept usines, fondées, à l'exception de deux, sous la forme de Sociétés par actions, au capital variant de 750,000 fr. à 6 millions. Elles sont aussi bien outillées que peuvent l'être nos fabriques les plus renommées de sucre de betterave, et, au surplus, leur outillage provient des mêmes ateliers. Il a été fourni par la maison Cail ou la Société de Fives-Lille. J'ai visité au Lamentin l'usine du baron de L..., un réactionnaire fougueux, mais un propriétaire intelligent, et je ne m'attendais pas, je l'avoue, à trouver une installation aussi parfaite. L'usine est rattachée aux habitations qui lui fournissent sa matière première, — la canne, simplement coupée et débarrassée de ses feuilles et de sa bagasse, — par un réseau de 47 kilomètres de chemin de fer, et elle exporte 4,000 tonnes de sucre. Elle pourrait en produire le triple. L'étendue totale des chemins de fer dits d'usine à la Martinique est de 182 kilomètres. Ces établissements perfectionnés distribuaient, avant la crise actuelle, des dividendes qui allaient jusqu'à 40 0/0 et même davantage. Ils concluent avec les « habitants », propriétaires de champs de canne, des contrats à long terme et n'ont pas seulement introduit un progrès économique qui a sauvé la production sucrière, mais ils ont préparé aussi un progrès social.

Avant la création des usines, la production du sucre était entièrement concentrée entre les mains d'un petit nombre de familles appartenant toutes à la race blanche et constituant une aristocratie territoriale, de mœurs patriarcales, mais plus exclusive et plus fière de son épiderme, qui lui servait de parchemin, que ne le fut jamais la noblesse d'une petite cour allemande. Ces familles ne s'alliaient qu'entre elles ou avec des blancs d'Europe ; ce qui n'empêchait pas les propriétaires d'en user avec leurs esclaves comme les anciens patriarches, avec leurs servantes, et de se créer ainsi une postérité naturelle de nuances variées, qui est devenue à la longue plus nombreuse que leur postérité légale. L'abolition de l'esclavage n'avait pas changé autant qu'on pourrait le croire cet ancien ordre de choses. Tout au plus avait-elle eu pour conséquence d'augmenter le nombre des propriétaires qui s'en allaient vivre en Europe, après avoir confié leurs habitations à des « gérеurs », et d'élargir la plaie de l'absentéisme. La fondation des usines sous la forme de Sociétés par actions a été bien autrement efficace pour modifier la constitution et la distribution de la propriété, et ce n'est pas exagérer de dire qu'elle a rendu inévitable la déchéance de l'aristocratie coloniale. La portion la plus importante et la plus lucrative de la production des sucres, — la fabrication, — a été enlevée aux propriétaires et l'habitation où cette production se concentrait naguère tout entière est devenue une simple dépendance de l'usine qui lui fait des avances et la tient souvent — trop souvent même — sous sa domination. On peut donc affirmer que la meilleure moitié de la propriété sucrière a cessé d'être immobilisée dans les mains de la petite aristocratie des blancs pour se répandre, en coupures accessibles à l'épargne la plus modeste, dans l'ensemble de la population blanche ou de couleur. Quoique l'impôt de 3 0/0 sur les valeurs mobilières protège — singulière anomalie sous un régime prétendu démocratique — les usines fondées et exploitées par un propriétaire contre celles qui appartiennent à des actionnaires, les grandes fortunes sont trop rares pour profiter de cette faveur, et nous avons vu que, sur 17 usines, il n'y en a que deux dont la propriété soit concentrée en une seule main. A la vérité, les usines ne sont guère établies jusqu'à présent que dans le sud de l'île ; dans le nord, qui renferme les terres les plus fertiles et les plus grands domaines, — possédés pour la plupart par des familles résidant en Europe, — on continue à fabriquer sur les habitations mêmes l'ancien sucre brut. Mais ce retard tient à une cause purement accidentelle et qui va, selon toute apparence, disparaître avant peu. Le tarif américain taxe le sucre d'usine à l'égal du sucre raffiné et il en résulte qu'on trouve encore avantage à imposer du sucre brut aux Etats-Unis. C'est le seul débouché qui lui reste. En 1884, par exemple, sur une production de sucre brut réduite à 14,472,000 kilog., contre 34,897,000 kilog. de sucre d'usine, on n'a exporté en France que la quantité insignifiante de 683,000 kilog. ; le reste est allé aux Etats-Unis. Mais les journaux américains m'apprennent qu'il est sérieusement question d'abaisser et de modifier les droits sur les sucres. Si cette réforme s'accomplit et si, comme la chose est probable, le sucre brut cesse d'être protégé contre le sucre d'usine, c'en sera fait de lui. Ce survivant de l'antique routine aura vécu et, avec lui, disparaîtra de la Martinique le dernier noyau résistant de la propriété aristocratique. On fondera des usines dans le Nord, et la meilleure part de la grande propriété sucrière s'y morcellera comme elle s'est morcelée dans le Sud.

Pour le moment, ai-je besoin de dire qu'il n'est question de fonder de nouvelles usines à sucre, ni à la Martinique ni ailleurs ? Nous sommes en pleine crise, et dans le monde entier, — j'entends le monde sucrier, — ce n'est qu'un cri de détresse, suivi naturellement d'un concert de supplications touchantes adressées aux gouvernements, sauveurs s. g. d. g. des industries en souffrance. Cette crise, provoquée par un débordement général des sucres de toute nature et de toute provenance qui ont inondé, submergé tous les marchés du monde, d'où provient-elle ? Entre nous, je soupçonne les gouvernements sauveteurs de la sucrerie de n'y avoir pas été absolument étrangers. Tandis qu'ils encourageaient d'un côté la production du sucre en allouant une prime plus ou moins déguisée sous forme de drawbacks à l'exportation, ils en décourageaient la consommation, en surtaxant cette « matière éminemment imposable ». La production n'a pas manqué en conséquence de s'accroître plus vite que la consommation. D'où l'encombrement des marchés, la baisse des prix et la crise. Cette crise, des causes locales ont contribué à la rendre particulièrement ruineuse à la Martinique. Le monopole du marché national, que les colonies ont si longtemps possédé, y a naturellement engendré d'autres monopoles, qui lui enlèvent une partie de sa substance et auxquels il est obligé de fournir leur pâture accoutumée dans les mauvais jours, aussi bien que dans les bons. C'est comme dans la forêt vierge, où les grands arbres, riches de sève, sont envahis par les lianes et la foule des autres parasites. Aussi longtemps que l'arbre reçoit du sol une nourriture abondante, il suffit à sa propre subsistance et à celle de ses hôtes. Mais que ses racines viennent à être dénudées par un ouragan, que la sève s'appauvrisse, le malheureux végétal, incapable de se débarrasser de cette société gourmande qui vit à ses dépens, dépérit, ses parasites le tuent.

Sans parler du menu fretin des monopoles, — les boulangers eux-mêmes jouissent d'un privilège : dans les campagnes, ils ont leurs ressorts comme les officiers ministériels, — le prêt des capitaux est monopolisé par deux établissements privilégiés, la *Banque de la Mar-*

tinique qui est autorisée seule à émettre des billets au porteur et qui a la faculté de prêter sur récoltes, et le *Crédit foncier colonial.* La colonie s'est engagée à garantir les prêts de ce dernier établissement, jusqu'à concurrence d'une somme de 250,000 fr. par an. A moins que la colonie ne vienne à faire faillite, le Crédit foncier ne court donc aucun risque, et cependant il ne prête pas à moins de 10.04 0/0 par an, en comprenant dans ce chiffre les frais d'administration et 42 centimes pour l'amortissement en trente ans. La propriété foncière lui doit environ 8 millions empruntés à ce taux, sans parler de ses autres dettes contractées à des taux plus élevés encore. Aussi longtemps que les affaires ont bien marché, ce fardeau était supportable ; lorsqu'on gagnait 20 à 25 0/0 et davantage, on pouvait bien, sans se gêner, payer 10 0/0 à ses prêteurs. On aurait pu même faire des économies, si le tempérament et les habitudes créoles ne s'y étaient énergiquement opposés. Mais la crise est venue, les gros bénéfices sont partis et les gros intérêts sont restés. Un bon nombre de propriétaires d'habitations ont succombé sous le faix, la colonie garante à dû en exproprier quelques uns, sauf à revendre à perte des propriétés dont la valeur actuelle ne couvre plus la dette. On m'en cite une, qui est tombée de 800,000 fr. à 350,000, et ce n'est pas à beaucoup près la plus dépréciée. Jugez de la gêne que doit engendrer un pareil état de choses ! Les usines ont mieux résisté à la crise et même on m'assure que, en dépit de l'avilissement des prix, les mieux administrées ont continué à distribuer des dividendes à leurs actionnaires. Malheureusement, la Société anonyme est demeurée, malgré les avantages qui lui sont propres, un mécanisme fort imparfait, et le personnel capable de remédier à ses vices constitutionnels est rare à la Martinique et même ailleurs. De là, le peu de résistance qu'elle offre à ces cyclones du monde économique que l'on nomme des crises. Les titres de la plupart des usines n'ont guère moins baissé que les propriétés des habitants, et telle action que l'on demandait à 1,300 francs avant la crise, est offerte actuellement à 400 fr. Vous voyez que l'épreuve est rude. Il ne faut pas trop s'étonner si elle a eu pour effet d'aigrir les esprits, si les « habitants » se plaignent d'avoir été ruinés par les usiniers, et *vice versâ*, enfin si la crise sucrière a contribué à surexciter les passions et les appétits politiques. Mais ceci m'amène à un autre ordre d'idées et de faits que je vous demande la permission de réserver pour ma prochaine lettre.

G. DE MOLINARI.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir »

Nous reprenons aujourd'hui la publication des notes de notre correspondant, que nous continuerons, ainsi que nous l'avons annoncé, jusqu'au retour de M. de Lesseps en France.

Nous sommes à même de combler la lacune que l'interversion des courriers nous avait occasionnée, pour la période comprise entre le départ de la *Medway* de la Barbade et son arrivée à Colon.

Cette omission involontaire réparée, nous reprendrons le récit de cet intéressant voyage au moment de l'entrée de M. de Lesseps à Panama, date à laquelle s'arrêtait notre précédente correspondance.

Jacmel (Haïti), 11 février, à bord de la *Medway*.

Nous ne faisons ici qu'un si court arrêt qu'on n'a même pas le temps de descendre à terre. Le vapeur reste en rade, ce qui ne permet pas de distinguer grand'chose de la ville de Jacmel. On embarque le courrier, quelques colis ou ballots de marchandises et 2 ou 3 négresses, qui se rendent dans l'isthme, où elles vont rejoindre leurs maris occupés dans les chantiers.

Puis la *Medway* lève l'ancre et reprend la mer.

Kingston (Jamaïque), 13 février.

Nous arrivons dans la matinée à Kingston, chef-lieu et port principal de la Jamaïque. L'entrée présente certaines difficultés, car le chenal, que bordent des bancs de coraux, a une largeur de cent mètres à peine et décrit une courbe accentuée.

La Santé ayant terminé sa visite, la *Medway* gagne son mouillage.

Bientôt deux canots nous accostent presque simultanément. Le premier amène le capitaine du yacht *Sans-Peur*, appartenant au duc de Sutherland, l'un des plus riches propriétaires du Royaume-Uni, lequel fait demander à M. Ferdinand de Lesseps de venir partager son domicile flottant. Avec l'autre canot est arrivé un aide de camp du gouverneur de la Jamaïque, qui prie M. de Lesseps d'accepter l'hospitalité au palais.

N'ayant pas le don d'ubiquité et voulant répondre à ces deux courtoisies, le président ira déjeuner à bord du *Sans-Peur*, et se rendra ensuite chez le gouverneur, où il passera la soirée et la journée de demain jusqu'au moment du départ.

Les autres membres de l'expédition débarquent pour visiter la ville.

Kingston offre moins d'attraits que le chef-lieu de la Barbade. Les habitations, toutes à toits plats, bordent des rues assez malpropres; seul, un marché de construction récente, en fer, couvert de tuiles, dénote les tendances à un régime meilleur de l'édilité jamaïcaine.

Nous consacrons la fin de la journée à une excursion dans la direction Est de l'île. Nous visitons ainsi Gordon-Town, endroit de plaisance très fréquenté, ainsi que l'atteste le nombre des hôtels et des *bars*. De là, on se fait conduire aux *Zoological Gardens*, le Jardin des Plantes d'ici, dont le principal titre de gloire est une superbe plantation de quinquinas.

Kingston, 14 février.

Aujourd'hui dimanche, pris le train pour parcourir le côté Ouest de l'île. Passé à Spanish-Town, autre endroit de plaisance qui n'offre rien de particulier. On nous engage à continuer jusqu'à un site très pittoresque, nommé Bog-Walk.

Ici, en effet, la nature présente un aspect étrange et tourmenté qui justifie la fierté avec laquelle les habitants parlent de ce site.

Le paysage consiste en un amas de roches sans terre, striées de coupures bizarres, sillonnées de ravins. Dans les interstices, dans les fissures des rochers croissent avec vigueur les fougères arborescentes, les ricins, les lataniers, etc.

L'impression sauvage que vous laisse cet endroit singulier n'est pas corrigée par les raffinements de la civilisation. Les auberges sont rares à Bog-Walk et la cuisine n'y est guère en honneur. L'un de nos compagnons d'excursion, M. Cottu, se dévoue pour nous procurer à déjeuner. Il parvient à nous confectionner une omelette, dans un plat en faïence vernie sans manche, opération qui inspire à la mulâtresse de service une profonde admiration pour le « chef » improvisé.

Le train nous ramène à Kingston avec une demi-heure de retard. On s'inquiétait déjà de nous, on craignait que nous ne manquions le bateau. Enfin, l'un des nôtres, M. Tissandier, l'excellent directeur de la *Nature*, qui s'était attardé à prendre un croquis, nous rejoint. Il apporte un superbe bouquet. C'est un « souvenir » de la mulâtresse de Bog-Walk au fabricant d'omelette.

Nous regagnons la *Medway* à temps, et à cinq heures du soir, nous filons sur Colon.

En mer, 14 février soir.

Pendant quelque temps, les causeries sont animées.

M. de Lesseps nous fait part des gracieuses attentions dont il a été l'objet de la part du duc de Sutherland qui a voulu partir en même temps que nous, sur son yacht, pour visiter les travaux du Canal, et du gouverneur de la Jamaïque et de sa famille.

Le groupe descendu à terre lui fait le récit des excursions accomplies.

Le souvenir que nous emportons de la Jamaïque — au point de vue de la nature — ne vaut pas celui que nous a valu notre séjour à la Barbade.

La première de ces îles offre un aspect moins riant, moins paisible que la seconde. Le coup d'œil est plus grandiose, dans l'ensemble, mais, d'autre part, le sol est plus tourmenté, plus déchiré.

Ce qui nous a le plus frappés à Kingston, c'est la rapidité et l'entrain avec lesquels les nègres, hommes et femmes, embarquent le charbon à bord des navires.

Pour la *Medway*, ils étaient là 1,000 à 1,200, — deux fois plus de femmes que d'hommes, — tous fumant la pipe ou le cigare, qui allaient et venaient sur l'étroite passerelle, du bord à quai, portant sur la tête un panier contenant de 30 à 35 kilogrammes de houille. Et tous riaient, s'amusaient, courant, en chantant, sur une mince planche, à 6 mètres au-dessus de la mer. Ils se font ainsi des journées de 6 fr. environ.

A peine la *Medway* a-t-elle quitté l'abri formé par la Jamaïque, la mer devient très grosse. Les voyageurs sont forcés de rentrer dans leurs cabines; la soirée et la nuit promettent d'être rudes.

En mer, 15 et 16 février.

Deux nuits et deux journées très pénibles. La mer ne s'adoucit point et ne ménage pas nos estomacs.

Le navire roule énormément ; il « fatigue beaucoup », disent les officiers. Et les passagers, donc?

17 février, matin, en vue de Colon.

La nuit a encore été très mauvaise. Au petit jour, les mouvements du vapeur deviennent plus doux ; on ressent les bienfaits du voisinage de la terre.

Tout le monde se lève de bonne heure et se hâte de ranger ses petites affaires. Il nous tarde à tous de voir enfin cette terre de l'Isthme américain à laquelle nous aspirons depuis vingt jours; et M. de Lesseps, tout en partageant notre impatience, cherche à la calmer en nous apprenant que la plage de Colon est très basse, ce qui fait qu'on ne l'aperçoit que lorsqu'on est tout près.

Vers neuf heures et demie seulement, nous distinguons la terre d'où émergent des mâts, des cheminées empanachées de fumée. A mesure que nous nous rapprochons, les contours s'accusent plus nettement, la rade apparaît avec un mouvement de navires, une vie d'une ville active.

Nous sommes devant l'île Mazanillo, sur laquelle est bâtie la vieille ville de Colon. On nous montre, sur notre droite, une presqu'île où semble être concentrée toute l'animation, toute l'activité : c'est le « terre plein » créé par la Compagnie, ce sont les avant-postes, pour ainsi dire, du Canal. Dans une demi-heure à peine, nous y serons.

Panama, 23 février 1886.

La journée a été occupée en promenades dans la ville, en visites reçues et rendues, en préparatifs pour les excursions prochaines dans la seconde partie du Canal que nous n'avons fait qu'entrevoir, dans le train qui nous amenait ici.

Il n'y a à signaler particulièrement que la visite faite avec M. de Lesseps à l'hôpital central de la Compagnie, bâti en un site admirable, sur les flancs du *cerro* Aucon, à une petite distance de la ville.

Cet établissement modèle, qui contient 500 lits, se compose de plusieurs pavillons isolés, remplissant les meilleures conditions d'hygiène. Il domine l'Océan, dont il reçoit directement les brises rafraîchissantes, vivifiantes, et il est entouré d'un magnifique parc devenu l'une des promenades favorites des habitants de Panama. Les malades y sont l'objet de la sollicitude la plus dévouée de la part des médecins de la Compagnie et des sœurs de charité françaises, en même temps que la parfaite tenue de l'hôpital et l'influence favorable d'un site admirablement choisi accélèrent les convalescences.

Le soir, un dîner réunit au grand complet M. de Lesseps et ses compagnons de voyage; les délégués des chambres de commerce françaises et étrangères, les visiteurs qui se sont joints à nous, le duc de Sutherland, Mme Blair, Mlle Bigelow, les entrepreneurs, MM. Villard et Lillaz, M. Bonafous, ingénieur en chef des ponts et chaussées, le haut personnel de la Compagnie, etc.

M. Ferdinand de Lesseps se lève, au dessert, et porte la santé du duc de Sutherland, qui doit reprendre la mer demain, sur son yacht. Il rappelle la grande amitié dont le duc lui a toujours donné des preuves; l'appui qu'il lui a prêté en Angleterre, par sa haute personnalité et par ses relations, pendant le percement du Canal de Suez, et il se félicite de cette circonstance qui lui permet de reconnaître publiquement ce que le duc a fait pour lui dans le passé, et le témoignage d'intérêt qu'il vient de donner à l'entreprise de Panama par sa visite.

Le duc remercie des paroles extrêmement courtoises qui viennent de lui être adressées par son éminent ami, et porte, en termes très chaleureux, la santé de M. Ferdinand de Lesseps. Il lui souhaite de longues et heureuses années pour voir le succès et la prospérité de la grande entreprise du Canal de Panama auquel il boit de grand cœur.

Se levant de nouveau, M. de Lesseps porte la santé des dames qui ont vaillamment supporté les fatigues de nos longues journées d'exploration et dont nous allons avoir le regret d'être séparés. Mme Blair et Mlle Bigelow doivent, en effet, nous quitter demain pour se rembarquer à Colon.

A ce moment, l'un des convives informe le président que M. l'ingénieur Boyer a aujourd'hui même trente-cinq ans; de là nouveau toast de M. de Lesseps à la santé du jeune directeur général des travaux qui, dit-il, « avec cette énergie et « cette science dont il a donné de si belles preuves en Europe, « saura mener à bonne fin cette grande œuvre à laquelle il « veut consacrer son temps et sa haute intelligence ».

En quelques mots très émus, M. Boyer remercie le président des appréciations flatteuses qu'il vient d'exprimer.

« Ce n'est pas en mon nom seulement, ajoute-t-il, mais en « celui de tout le personnel de la Compagnie, que je crois « devoir affirmer que le seul dévouement inspiré par une « personnalité comme celle de M. de Lesseps suffirait pour « nous obliger à faire tous plus que notre devoir, assurer la « réalisation de la belle œuvre à laquelle nous sommes fiers « de collaborer. »

M. Ferdinand de Lesseps prend encore une fois la parole pour boire à la Société des travaux publics et de construction, dont le président du conseil d'administration, M. Villard, est présent.

Il termine par ces mots : « Ce sont de grands entrepreneurs qui ont terminé le Canal de Suez; à des entrepreneurs autres, mais aussi importants, est réservée la gloire de finir le Canal de Panama, de concert avec M. Boyer ».

M. Villard s'exprime ainsi :

« Je remercie M. le président, et qu'il me soit permis de reporter mon souvenir à M. Lavalley, à l'un de ces travailleurs de Suez, auxquels vous faisiez allusion tout à l'heure.

« Oui, j'ai été séduit par ce bel exemple de M. Lavalley, et je n'ai rien tant à cœur que de collaborer à la réalisation du Canal de Panama, cette merveille de notre siècle, et ce qui sera une grande gloire pour la France, notre cher pays, toujours au premier rang pour l'exécution des grandes idées, toujours guidé dans cette noble voie par M. de Lesseps.

« Je bois à M. de Lesseps! »

Ce toast est couvert d'applaudissements; il clôt la partie pour ainsi dire officielle de la réunion.

Demain matin, à huit heures, nous nous mettrons en route pour visiter le fameux massif de la Culebra et le chantier d'Emperador.

Plusieurs de nos compagnons de fraîche date doivent nous quitter pendant le trajet; M. Bigelow et sa fille, forcés de prendre, à Colon, le paquebot en partance pour New-York, ne s'arrêteront qu'au premier chantier, celui de Pedro Miguel. Le duc de Sutherland et Mme Blair continueront probablement jusqu'à Emperador.

Chantier de Pedro Miguel, 24 février.

Un train spécial nous a amenés de Panama, nous faisant traverser, d'abord, le faubourg indien de la ville, ramassis de cases échelonnées le long de la voie, quartier général des blanchisseuses, et quelles blanchisseuses!

Un peu plus loin, à notre gauche, nous avons revu le Canal dans le lointain, le chantier de montage des dragues à la Boca du Rio-Grande; et une échappée sur le Pacifique coupée par la fumée de deux dragues marines creusant le chenal. Au premier plan, la vue se portait sur le piquetage du Canal qui traverse une grande plaine de terre noire, comme celle que l'on rencontre à la sortie de Colon. C'est un excellent terrain pour le dragage.

Nous avons passé ensuite dans la section de Corrozal, où le campement, de création récente, est terminé. Le piquetage du Canal, ici, se rapproche beaucoup de la voie ferrée.

Au kilomètre 65 — les points kilométriques sont toujours pris au départ de Colon — nous avons aperçu des excavateurs de petit modèle et des dragues à cuiller.

Enfin, après avoir traversé une petite rivière, le Rio-Cardenas, et côtoyé pendant quelque temps le Rio-Grande, nous avons laissé sur notre droite les collines de Mira-Flores et nous nous sommes arrêtés à Pedro Miguel, kilomètre 61 du Canal.

Le campement est placé tout près de la ligne ferrée de Colon à Panama, sur une colline dont le versant opposé est creusé à sec. Le travail par cette méthode sera poussé jusqu'au plafond du Canal et se continuera de Pedro Miguel à Matachin, où se trouve la chaîne de montagnes séparant les deux bassins : celui de l'Atlantique et celui du Pacifique.

Sur ce chantier, les attaques, faites par étages successifs, comme à Bohio Soldado, ont une hauteur de 8 mètres chacune. Nous sommes à la cote 32 au-dessus de la ligne d'eau ; à nos pieds, les cotes 24 et 16. Sur la rive gauche du Canal, on emploie le gros matériel ; au centre, et simultanément, l'attaque de la cote 16 est continuée au petit matériel. Les déblais sont portés sur la rive droite, où le Rio-Grande forme par ses sinuosités une série de vallonnements que l'on comble peu à peu. Le déblai de la rive gauche est fourni aux grands wagons de décharge par des mines dans la chambre desquelles on place de 250 à 300 kilogrammes de poudre. Les cotes 38 et 46 sont enlevées et les talus formés ont une inclinaison de 45 degrés.

De petites mines sont également disposées sur le front d'attaque de la cote 24 ; on en pratique une douzaine dans la largeur du Canal.

Dans cette partie, la nature du terrain est très variable. Vers le centre de la cote 38, sur le côté gauche, le sol consiste en un conglomérat argileux, mélangé de dolérite : deux excavateurs Weyher et Richemont y fonctionnent aisément ; plus loin, nous croisons deux excavateurs Couvreux.

De l'autre côté des attaques, c'est-à-dire sur le versant de Colon et sur la rive droite, l'aspect change totalement. Par ici, c'est un sable fin, friable au point de permettre le fonctionnement régulier de l'excavateur Osgood

Cet appareil se compose d'une gigantesque cuiller armée à son bec de fortes lames en fer : la cuiller est maintenue par des chaînes à un fort bras de levier pivotant lui-même sur un tourillon. Le mécanicien laisse abaisser la cuiller, lui imprime une légère inclinaison en dehors au moment où elle arrive au bas du talus, puis la fait brusquement remonter. La cuiller s'emplit donc en mordant sur le talus. Elle se vide automatiquement au-dessus des wagons de décharge et revient ensuite prendre sa position primitive. Toute l'opération prend très peu de temps. En deux minutes nous voyons charger un wagon de 4 mètres cubes. Chaque excavateur Osgood peut, en comptant le temps nécessaire pour les déplacements, emplir 90 wagons de cette capacité en une journée de dix heures. Le chantier de Pedro Miguel en possède deux.

Une vive impulsion va être donnée aux travaux sur ce point par les grands entrepreneurs parisiens : MM. Baratoux, Letellier et Lillaz, qui ont traité pour cette section.

C'est ici que M. Bigelow et sa fille font leurs adieux à M. de Lesseps. Mlle Bigelow a tenu à faire cette dernière excursion avant de repartir pour New-York.

Cette jeune personne a suivi avec une intelligence remarquable toutes les explications techniques qui nous ont été données. Elle se montre ravie de ce qu'elle a vu et est devenue une enthousiaste du Canal. Aussi promet-elle de convertir les incrédules qu'elle pourra encore rencontrer dans son pays.

Des souhaits de bon voyage échangés, nous remontons dans notre train.

OBLIGATIONS 3 0/0

Numéros des titres amortis aux tirages précédents et non présentés au remboursement

324.643 361.912 361.913 361.926 361.927 361.933 361.968 361.969 374.931 528.535 528.536 528.537 528.538 528.539 528.540 528.541 528.542.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 13 au 27 avril 1886.

Opp. 447. — Sur deux coupons n° 3 (échéance du 15 avril 1886), d'obligations 3 0/0 au porteur, n°s 64.231 et 226.368.

Opp. 448. — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur n°s 253.783 à 253.786.

Opp. 449. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 12.626 pour deux actions.

Opp. 450. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0 n° 4.254 pour dix obligations.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 00000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 29 AVRIL 1886

DATES — Avril	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
15	472.50 473.75 472.50	en liq. : ... au 15 : 471.25	425	380 382 380	231.25 232.50 233.75 234 234.50 234 232.50 231.25	285 284 50 285 286; 286.50 287.50 287 285
16	472.50 471.25 472.50	en liq. : 473.75 au 30 : 472.50	423.75	380 382 382.50	235 235 50 236 235 234.75 234 50	288 287
17	470 471.25 472.50	en liq. : ... au 30 : 471.25	422.50	382.50 380 382.50	233.25 233 50 234 234 50	288 287 287.50
18	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
19	471.25 470 468.75 470	en liq. : ... au 30 : 470	420	382.50 383 382 381 380	234 233 234 234.50	287 287.50 288
20	468.75 467.50 465 466.25 468 75 467.50 468.75 467.50	en liq. : ... au 30 : 470	420	385 384	234.50 234.25 235	287 288 287.50 287
21	466 25 465 463 75 462 50 461.25 462 50 463.75	en liq. : ... au 30 : 465.25	420	385 382.50	233 234	288 287.50 287 286.75 286.50 286
22	461.25 460 461.25 462.50 460 461.25 462.50 463.75 461.50	en liq. : ... au 30 : 461.25	420	381 382	233 232 50 232 231.25 231 233	285.50 286 286.50
23	463.75 462.50 463 75 465 466.25 467.50	en liq. : ... au 30 : 465	420	384 383.50	233	285 284.75 284.50 285 284.75
24	470 467.50 470	en liq. : ... au 30 : 468.75	420	382 383.50	233 232 233 232	285 284 75 284 285 284
25	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
26	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
27	470 471.25 470 468.75 470	en liq. : .. au 30 : 470	420	384 384 50 385 386 387 387.50 390 385	232 50 232 231.25	285 284.75 285 284.75 284 50 284
28	467 50 468.75 467.50 466.25 468.75	en liq. : ... au 30 : 467 50	»	385 386 387.50 388.75 386 385.75	233 232 231.25 230 232 230	285 25 285 285.25
29	465 466.25 467.50 466 25	en liq. : ... au 30 : 467.50	»	385.75 385 384 381.25 385 75	230 230 50 230	285

7e Année. — Numéro 162. Samedi 15 Mai 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 5 O/O

SEPTIÈME TIRAGE

Le septième tirage des Obligations 5 0/0 aura lieu le mardi 15 juin prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 183 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juillet suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

VŒUX DE CONSEILS GÉNÉRAUX
ET DE CHAMBRES DE COMMERCE

MAI 1886

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA GIRONDE

Le Conseil général, considérant que le Canal interocéanique de Panama, qui sera l'une des merveilles du monde moderne, est, à tous les points de vue, d'une utilité universelle; qu'il est indispensable au progrès des relations commerciales entre l'Occident et l'Orient;

Considérant que notre pays a un intérêt de premier ordre à l'ouverture du Canal interocéanique, œuvre exécutée par l'intelligence et le travail français, ayant à sa tête celui que les étrangers appellent le « grand Français »; que le Canal de Panama doit avoir pour effet d'étendre notre influence commerciale et civilisatrice dans le monde entier; que par l'exécution de cette grande entreprise la France sera mise en rapports directs et rapides avec les riches contrées de l'Océan Pacifique;

Considérant que le port de Bordeaux, en particulier, doit retirer de la création du Canal de Panama de sérieux avantages,

Emet le vœu que le Gouvernement facilite et favorise, dans la mesure de son pouvoir, les efforts personnels de M. de Lesseps pour mener rapidement à bonne fin l'œuvre entreprise. (*Adopté à l'unanimité.*)

CONSEIL GÉNÉRAL DES BASSES-PYRÉNÉES

Le Conseil général des Basses-Pyrénées a émis le vœu suivant :

« Le Conseil général, considérant que le Canal de Panama, qui sera l'une des merveilles du monde moderne, doit profiter à la cause du commerce et de l'industrie de l'univers entier;

« Considérant que nous devons être fiers de constater que cette œuvre gigantesque, c'est par la France et par des Français qu'elle aura été accomplie;

« Considérant que le port de Bayonne, en particulier, est appelé à bénéficier dans des proportions considérables de l'ouverture de l'Isthme,

« Emet le vœu que le Gouvernement encourage les efforts de l'homme éminent que les étrangers désignent sous le nom de « grand Français » en lui facilitant l'exécution de son œuvre. »

CHAMBRE DE COMMERCE DE BORDEAUX

La Chambre de commerce de Bordeaux,
Vu le rapport de son délégué M. Ferdinand Bichon.
Considérant l'impulsion donnée aux travaux du Canal de Panama;
Considérant l'importance que l'ouverture du Canal réprésente pour le commerce maritime,
Exprime, à l'unanimité, le vœu que le Gouvernement en facilite de tout son pouvoir l'achèvement.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BAYONNE

La Chambre de commerce de Bayonne, appréciant les immenses services que le Canal de Panama est appelé à rendre au commerce français, et particulièrement aux ports de l'Océan, exprime, à l'unanimité, le vœu que le Gouvernement fasse tous ses efforts pour en faciliter l'exécution.

LES TRAVAUX

Un récent courrier de l'Isthme a apporté à l'administration les rapports sur l'état d'avancement des travaux du Canal pendant le mois de février 1886.

Les renseignements contenus dans ces documents sont résumés ci-dessous :

Colon

La drague *Comte de Lesseps* a travaillé au clapet, de jour et de nuit, à une profondeur constante de 6 mètres avec un papillonnage de 50 mètres. Son avancement a été de 329 mètres.

La drague *H. B. Slaven*, ramenée de Gatun à Colon, a été ensuite remorquée jusqu'au kilom. 3,540, où elle a commencé à draguer pour creuser son passage. Avancement effectué : 116 mètres.

La drague n° 5, qui marche vers Mindi, a été remorquée au kilom. 2,800, où elle a travaillé au clapet, de jour et de nuit, à une profondeur constante de 4 à 5 mètres avec un papillonnage de 40 à 45 mètres. Avancement : 210 mètres.

Dans le même sens, au kilom. 3.900, la drague n° 8 a dragué à une profondeur de 3 à 4 mètres sur un papillonnage de 35 mètres. Avancement : 131 mètres.

La drague n° 2 et le débarquement n° 4 ont été halés du profil 3380 au profil 3960. La drague n'a travaillé que du 26 janvier au 1er février, période pendant laquelle elle a avancé de 51 mètres. Les deux engins ont été remis à la section des ateliers pour réparation.

Les travaux de la dérivation du Chagres (entreprise *Pappadopulo*) se continuent dans des conditions satisfaisantes. Une moyenne de 160 hommes ont été employés sur ce chantier.

L'entreprise *Veglia* poursuit la maçonnerie du bassin de radoub. On a fini le radier et élevé les deux bajoyers à la hauteur de 3 mètres.

Une moyenne de 90 hommes ont travaillé à la carrière de Monkey Hill, qui a fourni 352 wagons de terre et 210 de pierres.

La carrière de Bohio Soldado a donné 144 cars de pierres dont 43 de petites dimensions et 101 de gros blocs utilisés au musoir et au bassin de radoub.

Gatun

La drague *N. Appleton* a continué ses opérations dans la dérivation du Gatuncillo.

La drague *City of Paris* est ramenée au kilom. 8 pour donner au Canal sa largeur normale.

Entre les kilom. 10.400 et 14.200, les dragues *M. A. Slaven* et *J. Dingler* sont à l'œuvre dans l'axe du Canal.

La drague *City of New-York* a franchi la première boucle du Chagres et a entamé celle du kilom. 16.200 où finit la section de Gatun. La marche de cet appareil est normale, mais elle est poussée avec prudence, car on rencontre parfois des obstacles imprévus sous forme d'arbres entiers enfouis à 4 mètres de profondeur.

Bohio Soldado

L'entreprise *Tanguy*, à laquelle un deuxième excavateur Osgood a été livré, a presque terminé le travail préparatoire de la mise en chantier de cet engin, qui devait commencer à fonctionner dans les premiers jours de mars. La moyenne des hommes employés sur ces chantiers, en février, a été de 225 par jour.

L'entreprise *Artigue et Sonderegger* mène activement le déblaiement de la butte par des galeries horizontales, des mines et des puits. Deux excavateurs fonctionnent dans la plaine. Le rapport ajoute : « La largeur du Canal jusqu'à la cote 6 est définitivement enlevée sur une longueur de 800 mètres et la cunette où travaillent les excavateurs est à la largeur moyenne de 20 mètres.

Tavernilla

L'entreprise *Sosa et Diaz* a demandé à reprendre ses travaux interrompus pour cause de mauvais temps pendant la dernière saison pluvieuse.

L'entreprise *Beveraggi et Cauro* prépare ses installations pour attaquer la dérivation rive droite de Barbacoas au Rio Frijoles. La construction de quatre baraquements est achevée; trois autres sont en cours d'exécution.

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* fait établir, dans ses ateliers de Gorgona, des châssis fixes destinés à relever l'arrière des trans-

porteurs pour leur permettre de passer au-dessus du premier cavalier. « Ces châssis, continue le rapport, sont presque terminés et vont être montés prochainement. »

Parmi les travaux *en régie* exécutés dans la section, indépendamment du relevage de l'entretien et de la réparation des voies, de l'achèvement des voies de garage, il faut noter le déboisement et le nettoyage d'une *trocha* destinée à une distribution d'eau, ainsi que le dessouchement du Canal entre les kil. 30 et 31.

San Pablo

Le pont sous le Panama Railroad est terminé, ce qui va faciliter à l'entreprise *Loustau-Lalanne* l'organisation de ses voies de décharge pour le gros matériel qui est en cours d'installation et dont le fonctionnement régulier commencera à bref délai.

A l'entreprise *Métivier et Rochet* on s'occupe des modifications à apporter aux chantiers lorsque, dans le courant de mars, la voie d'accès sur le point d'être terminée permettra l'approche à pied d'œuvre du gros matériel entre la grande cunette et celle de Mameï.

L'entreprise *Brochet et Giani*, qui a obtenu l'adjudication du débroussaillement de la dérivation, a terminé ces travaux. Les campements sont commencés, le matériel est commandé, de sorte que les opérations pourront être entreprises sous peu de temps.

Il en est de même pour l'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et C°*, qui procède aux débroussaillements. Le matériel qu'elle aura à utiliser est commandé et en partie livré. Les campements s'organisent.

Gorgona

Les travaux entre les kilom. 39,500 et 40, confiés à l'entreprise *Beveraggi* sont sur le point d'entrer dans la phase active : le matériel avait été mis en place dans le courant de février.

L'*entreprise Vignaud-Barbaud-Blanleuil* a, dans cette partie, trois chantiers sous-traités à MM. Percepied et Doublier. Le premier est situé à Juan-Grande, entre les kilomètres 40 et 40,700. Le second comprend la Petite-Boucle, du kilomètre 40.700 au kilomètre 41,200. Le troisième chantier, installé à la Grande-Boucle, entre les kilomètres 41.200 et 42, a, en ce moment, 2 excavateurs Evrard en marche ; on prépare la cunette pour recevoir un troisième appareil de ce type.

Dans la deuxième dérivation, contractée par l'entreprise *Brochet et Giani*, le déboisement est en grande partie fait. Les terrassements vont être commencés.

Matachin

L'entreprise *Thirion* a presque achevé ses installations. Un excavateur monté à Matachin a régulièrement fonctionné. A Santa-Cruz, 3 excavateurs ont été installés et devaient être en pleine production au commencement de mars.

On a terminé la construction de la passerelle suspendue destinée à relier Matachin aux chantiers de Santa-Cruz.

Obispo

Les travaux de l'entreprise *Bona frères* se poursuivent, dans le massif de Gamboa, en plein rocher de grès silicieux.

Le 26 février, une mine composée de trois fourneaux contenant 3,400 kilogrammes de matières explosibles, a, aux termes du rapport, « produit un effet remarquable : environ 18,000 mètres cubes de roche ont été soulevés et désagrégés. »

L'entreprise *Muracciole*, dont les chantiers s'étendent du kilomètre 45,850 au kilomètre 48.655, a fourni 21,803 journées de travail effectif en février.

La dérivation du Rio-Opispo, entreprise *Taillandier*, a fait des rectifications au tunnel d'Obispo. Cet ouvrage peut être considéré comme terminé. Les maçonneries du pont sur la rivière sont également achevées.

L'entreprise *Bona frères* a proposé de se charger des travaux de barrage de l'Obispo et de remblai de raccordement, en vue desquels elle jetterait une passerelle sur l'Obispo, suivant l'axe du barrage et transporterait les terres et les pierres nécessaires. Les roches seraient prises dans le Cerro de Gamboa.

Divers entrepreneurs ont construit des baraquements d'ouvriers et des maisons d'habitation à Bas Obispo, à Haut-Obispo, à Las Cascadas, etc.

La cantine du Chagres avance rapidement. La charpente et la toiture sont en place, sous peu ce bâtiment sera livré à la Compagnie.

Emperador

Malgré le nombre de jours de travail moindre en février, les tâcherons dépendant de l'entreprise *Jacquemin* ont fourni un rendement supérieur à celui de janvier pour les chantiers des Petites Chutes, de la Cunette, du cerro Emperador et du Lirio.

Gamboa

On prévoyait pour les premiers jours de mars l'achèvement des sondages à l'emplacement projeté du barrage du Chagres, du tunnel et du déversoir.

Culebra

L'entreprise *Cutbill, de Lungo, Watson et Van Hattum* a établi 4 attaques principales aux cotes 65, 75, 85 et 95.

La cote 65 est le prolongement de la plaine d'Emperador : elle s'étend du kilomètre 53,600, origine de l'entreprise, jusqu'au kilomètre 54,100 au pied du cerro Culebra sur les flancs duquel sont établies en gradins les attaques suivantes. L'idée générale de l'entreprise est de niveler le terrain jusqu'à la cote 65 pour l'attaquer ensuite aux excavateurs.

La cote 75 est la première banquette d'attaque du cerro. Le chantier pourrait recevoir deux excavateurs.

A la cote 85 sont installés deux chantiers effectuant leurs décharges l'un sur la plaine d'Emperador, l'autre dans le bassin du Rio-Grande. Trois excavateurs nouvellement montés ont été mis en marche.

Le chantier au petit matériel de la cote 85 travaille à l'installation d'un front d'attaque pour de nouveaux excavateurs. On réunira ainsi les deux chantiers et l'on aura une ligne d'attaque continue entamant le cerro.

Le chantier de la cote 95 est établi sur le versant d'Emperador; ses voies de décharge prennent un grand développement. L'entreprise va donner de l'importance à ce chantier en l'étendant sur les flancs du cerro du côté de Paraïso.

Paraïso

L'entreprise *Jessen et de Petro*, chargée des travaux du kilom. 55,560 au kilom. 58,200, a employé en moyenne, en février, 3 locomotives, 82 grands wagons et 153 wagonnets.

Du kilom. 58,569 au kilom. 59,417, il a été employé par l'entreprise *Carcenac*, en moyenne 2 excavateurs, 2 locomotives, 53 grands wagons et 81 wagonnets.

Corozal

Les constructions de maisons ouvrières sont entièrement terminées.

A Miraflores, l'entreprise *Dreyfous* poussait activement les travaux de baraquements.

En *régie*, on a continué les opérations de sondage et achevé les réparations de la route de Corozal à Panama. Le nettoyage a été exécuté sur toute la largeur, et les ponts ont été, les uns reconstruits, les autres remis en état.

Une équipe a été formée en vue de l'exécution des nivellements et tracés à effectuer dans la plaine.

La Boca

La production de l'entreprise *Anguilla* a été employée à l'exhaussement de la digue.

L'entreprise *Dreyfous* a commencé le battage des pieux devant les cales de montage. Le prolongement des glissières sera bientôt terminé.

En *régie*, les deux dragues marines VI et XIX ont travaillé dans des conditions favorables.

Le n° VI a repris le creusement du premier chenal en l'approfondissant jusqu'à la cote 7 à 7,50. L'avancement, en février, a été de 210 mètres sur une largeur de 50 mètres.

Le n° XIX a été occupé à l'élargissement jusqu'à 100 mètres du premier chenal, draguant à la profondeur de 8 mètres à 8 m. 50 au-dessous du zéro du marégraphe.

Panama

Un contrat d'entreprise générale ayant été conclu avec *MM. Baratoux, Letellier, Lillaz et Cie* pour tous les travaux de cette division qui ne font pas l'objet d'un contrat antérieur, ces entrepreneurs ont préparé les logements de leur personnel et pris les mesures nécessaires afin de pouvoir se mettre à l'œuvre dès le commencement du mois de mars.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire le 8 *mai, par le paquebot* France

MM. Lafont (Jean-Louis), opérateur.
Coquenet (Victor), opérateur.
Courtois (Victor), comptable.
Gaube (Jean-Bertrand-Léopold), dr médecin.
Ropiteau (Paul), pharmacien.
Colas (Amédée), infirmier.

M. LÉON BOYER

M. Léon Boyer, l'éminent ingénieur des Ponts et Chaussées auquel la Compagnie du Canal interocéanique venait de confier la direction des travaux dans l'Isthme, est mort à Colon samedi 1er mai.

M. Boyer était parti pour Panama le 5 janvier dernier, avec M. Charles A. de Lesseps, et bien que sa santé eût été éprouvée pendant la traversée, il s'était mis aussitôt à l'œuvre, poursuivant, en outre, avec ardeur, de savantes études dont il se proposait de venir soumettre prochainement le résultat au Conseil d'administration.

La compagnie du Canal interocéanique perd en lui un fidèle et précieux auxiliaire; la nouvelle de sa mort a causé une douloureuse impression au Président et aux membres du conseil qui avaient voué à leur nouveau collaborateur toute l'affection dont il était digne.

La presse a été unanime pour rendre hommage aux grandes qualités et au grand caractère de M. Léon Boyer.

Le *Soir* s'exprime ainsi au sujet de ce douloureux événement :

La nouvelle de la mort de M. Boyer, directeur général des travaux du Canal de Panama, est parvenue hier à Paris et a causé une vive impression.

M. Boyer était un ingénieur en chef des ponts et chaussées de la plus haute distinction. Il avait dirigé en France des travaux remarquables : les chemins de fer de la Lozère, de la Creuse, de la Corrèze. On cite le beau viaduc de Garabit, qui se dresse à une hauteur de 125 mètres. Pour ces beaux travaux on l'avait décoré à trente ans. Il était appelé à remplir dans son pays un rôle de premier ordre, aussi bien comme ingénieur que comme homme politique.

Malgré tout ce qui semblait le retenir en France, il avait été séduit par la grandeur de la mission qui s'offrait à lui à Panama. Son ambition, très noble et très légitime, était d'attacher son nom à l'accomplissement de cette merveil-

leuse tâche. Il partit pour Panama à la veille d'une élection presque assurée à la Chambre des députés, et sans que sa situation de fortune personnelle fût pour rien dans sa détermination.

Il pensait avec raison qu'en devenant le principal collaborateur de M. Ferdinand de Lesseps, il servait encore la France, et d'une manière aussi glorieuse et aussi efficace qu'en allant siéger au Palais-Bourbon.

Il partit malheureusement déjà fatigué par une première lutte électorale qui avait été fort vive dans la Lozère. Durant la traversée, on s'inquiéta de le voir en proie à des accidents bilieux qui ne préjugeaient rien de bon pour un séjour prolongé dans l'isthme.

Son énergie extrême lui faisait mépriser ces avertissements. Il ne put, néanmoins, accompagner dans toutes leurs excursions M. Ferdinand de Lesseps et la mission chargée de visiter les travaux du Canal. Il a été pris, le jeudi 29 avril, d'un accès de fièvre pernicieuse; il est mort dans la nuit du samedi au dimanche. Tout le monde pleurera comme un héros français ce jeune ingénieur, mort à trente-quatre ans, au champ d'honneur de la science et de la civilisation.

Son trop court passage à Panama laissera néanmoins des traces durables. M. Boyer s'était entouré d'un personnel excellent d'ingénieurs et de conducteurs des ponts et chaussées français. Avec sa fermeté et sa clairvoyance accoutumées, il leur avait prescrit leur tâche collective, et il s'apprêtait à revenir en France pour un congé de cinq mois. Dans quinze jours, il eût été parmi nous, plus convaincu que jamais de la certitude du succès, comme il le déclarait dans sa correspondance avec ses amis.

Le personnel dressé par M. Boyer fonctionnera certainement au mieux des intérêts de la grande entreprise; mais combien, hélas ! ne doit-on pas regretter la disparition de cet homme d'élite qui semblait fait pour mener à bonne fin la plus grande œuvre des temps modernes !

La *République française* apprécie, dans les termes suivants, la science et les capacités hors ligne du jeune ingénieur qui voulait attacher son nom à l'achèvement du Canal de Panama :

Une dépêche de Panama nous apprend la mort de notre camarade et ami Léon Boyer, récemment nommé directeur des travaux de l'Isthme. Le corps des ponts et chaussées fait en cet ingénieur une perte cruelle. Boyer s'était distingué de très bonne heure en achevant les travaux de l'ouvrage d'art gigantesque connu sous le nom de pont des Garabit. Récemment encore il occupait au ministère des travaux publics les fonctions importantes de sous-directeur des chemins de fer, et il avait montré dans ce poste élevé des capacités rares qui avaient attiré sur lui l'attention de M. de Lesseps. Tous ceux qui connaissaient l'énergie, la puissance de travail et la science profonde du jeune collaborateur du grand Français estimaient que la grande œuvre de l'achèvement de l'Isthme ne pouvait être confiée à de meilleures mains.

Républicain ferme et convaincu, Boyer, quoiqu'il n'eût pas dépassé de beaucoup la trentaine, jouissait dans son pays natal, la Lozère, d'une immense popularité; conseiller général du département, il arriva, aux élections du 4 octobre, en tête de la liste républicaine avec un nombre de voix qui atteignait presque celui des vainqueurs. Lorsque la Chambre prononça l'invalidation des premiers élus, Boyer hésita un instant entre les devoirs que lui créaient sa situation politique et l'obligation plus périlleuse où il était d'aller soutenir au delà de l'Océan les intérêts et l'honneur de la France. Il choisit le poste où le combat était le plus rude, et on peut dire qu'il est mort au champ d'honneur.

LA COMMISSION ESPAGNOLE

Une commission scientifique, composée de membres des plus distingués et des plus compétents de la Société madrilène et havanaise, et présidée par le général Sanchiz, est arrivée le mois dernier dans l'isthme de Panama, à bord du *Magellan*, dant le but de constater l'avancement des travaux.

Nous traduisons les principaux passages du compte rendu publié par l'*Evening Telegram* au sujet de cette visite et des incidents auxquels elle a donné lieu :

Le samedi 17 avril, la commission scientifique espagnole est partie de Panama à six heures et demie du matin, se rendant à Colon et visitant sur son chemin les chantiers de Bohio Soldado et de Tavernilla.

A Colon, ils déjeunèrent à bord et, dans la soirée ils firent leur dernière excursion accompagnés de différents ingénieurs de la Compagnie du Canal.

Cette excursion eut pour but Gatun, où ils se dirigèrent sur des chaloupes de la Compagnie du Canal.

Pendant tout le trajet, ils purent admirer le splendide travail des dragues de la Compagnie américaine, restant étonnés de la puissance de ces colosses qui rendent de si importants services à l'embouchure du Canal dans l'Atlantique.

La commission visita en détail les arsenaux et les ateliers de Fox River, examinant tout et prenant note de tout, afin de pouvoir donner des renseignements exacts sur l'état des travaux.

De retour à bord du *Magellan*, les hôtes espagnols distingués eurent à peine le temps de changer de vêtements pour assister au banquet que la colonie espagnole, résidant à Colon, leur offrait à l'Hôtel du Commerce.

Ce banquet, comme tous les précédents, fut somptueux, la plus complète harmonie y régnait. De nombreux toasts furent portés et, quand on se sépara vers les onze heures du soir, tous emportaient un souvenir de gratitude pour les moments d'expansion qu'ils avaient passés avec leurs compatriotes sur ces plages lointaines.

Le dimanche, le *Magellan* devait partir dans la soirée, mais, avant de quitter l'isthme, le brigadier don Eliseo Sanchiz voulut réunir à bord dudit vaisseau les ingénieurs du Canal, les chefs du chemin de fer, le consul d'Espagne, les représentants de la presse et différents autres gentlemen, pour vider en leur compagnie une dernière coupe à la prospérité de la grande entreprise du Canal.

Vers les onze heures environ, tous les invités se trouvaient réunis à bord, il n'y avait qu'une seule dame, Mme de Pezet, épouse de notre rédacteur.

La table ornée avec un art véritable était dressée sur le pont et occupait l'espace situé entre le mât d'artimon et le gaillard d'avant. En tête de la table se détachaient les trois bannières d'Espagne, de Colombie et de France, et le mât d'artimon était orné par celle du marquis de Campo. Une double toile défendait les invités contre les rayons du soleil et convertissait le pont du *Magellan* en un salon aussi frais que le permettait la station.

Assis au haut bout de la table, le brigadier Sanchiz

avait à sa droite Mme de Pezet, et à sa gauche M. Boyer, directeur des travaux du Canal. Si en rendant compte des banquets antérieurs nous avons dit qu'il y régnait la plus cordiale harmonie, en parlant de ce déjeuner, nous devrions dire qu'il fut une véritable fête fraternelle, tant se confondaient en sentiments identiques les Espagnols, Français et Colombiens présents.

M. Boyer, qui joint une rare éloquence à ses connaissances scientifiques, fut le premier à porter un toast, le faisant dans les termes suivants :

« Messieurs, je ne veux pas que le moment de notre séparation arrive, sans remercier auparavant le général Sanchiz et ses compagnons distingués pour tout le plaisir qu'ils nous ont procuré. La grande nation espagnole nous fait honneur en nous envoyant, pour qu'elles visitent nos travaux, des personnes choisies non seulement entre ses fils éminents mais parmi ses hommes les plus aimables. A leur départ, nous les saluerons comme compatriotes, de la même façon que nous les avons reçus comme représentants d'une nation amie.

« Je ne sais si, en nous séparant, les mêmes espérances nous animeront tous, mais je suis convaincu que chacun de vous rendra honneur à notre sincérité. Nous vous avons montré minutieusement tous nos travaux, nous ne vous avons rien caché et nous vous avons mis au courant de tout, afin que vous puissiez juger nos travaux avec entière connaissance de cause. A cet égard, nous en appelons à nos confrères les ingénieurs espagnols; qu'ils nous permettent de leur exprimer le plaisir que nous avons éprouvé en trouvant chez eux les plus vastes connaissances techniques, jointes aux qualités de fraternité qui lient les membres d'une même corporation.

« Nous en appelons également à M. Mencheto, le représentant distingué et héroïque de la presse espagnole, que ses devoirs ont tenu quelquefois éloigné de nous, mais qui laissera parmi nous les plus agréables souvenirs. La présence au milieu de nous des envoyés de l'Espagne, cette sœur aimée de la France, nous a donné courage, et c'est au nom de ce pays autant aussi bien qu'au nom de notre propre patrie que nous livrons ici le grand combat contre les difficultés naturelles; ainsi envisagées, la France et l'Espagne ne sont pas séparées par les Pyrénées, mais forment une seule et grande nation.

« Messieurs, je ne boirai pas à la santé de nos hôtes, qui ont donné la preuve, dans leurs excursions dans l'Isthme, de la solidité de leur tempérament, et qui ont plus d'une fois fatigué nos ingénieurs; buvons à la santé de la femme charmante dont la présence a donné à notre réunion un caractère agréable et poétique. »

Lorsque les applaudissements qui avaient salué l'excellent toast de M. Boyer se furent calmés, M. le brigadier Sanchiz a porté à son tour la santé de la senora présente en disant que M. Boyer, avec sa galanterie française, avait prévenu son désir.

M. Paradela, ingénieur en chef des travaux du port de la Havane, a dit au nom des ingénieurs espagnols :

« Le moins enviable des privilèges, celui de l'âge, m'impose le devoir de prononcer quelques paroles, et j'ai le plaisir d'exprimer, au nom de mes compagnons et en mon propre nom, notre gratitude envers la Compagnie du Canal, représentée dignement par son illustre directeur, M. Boyer, et ses collègues distingués, non pas tant pour les preuves multipliées d'attentions qu'ils nous ont données, parce que c'est chose proverbiale, caractéristique et propre à tous les fils de l'illustre nation française, mais pour la façon dont ils nous ont assistés dans l'accomplissement de la mission qui nous a amenés ici, en plaçant à notre disposition tant de moyens nécessaires pour inspecter les travaux.

« En remerciant M. Boyer et ses collègues, remerciement que j'étends à M. le directeur du chemin de fer de Panama, j'accomplis le devoir très agréable d'exprimer, au nom des ingénieurs qui sont venus ici, l'immense satisfaction que nous avons éprouvée, par suite des facilités qui nous ont été données pour l'inspection des travaux et nous ont permis ainsi de nous former un jugement propre qui, si modeste et si insignifiant qu'il puisse être, a pour base la vérité des faits.

« Nous nous en allons, messieurs, agréablement impressionnés de l'état dans lequel se trouve l'exécution de cette entreprise grandiose, dont on attend tant de bénéfices, qui doivent être proportionnés sans aucun doute aux relations de tout genre entre les pays d'une même race, de la grande race latine, relations difficiles jusqu'aujourd'hui par suite des obstacles résultant de ce mur gigantesque et des périls de la longue et dangereuse navigation par le détroit de Magellan. Nous nous en allons aussi, messieurs, avec la conviction profonde que, si les travaux sont poussés avec les moyens qu'on a commencé à mettre en pratique pour les activer, complétés par les modifications que vous projetez pour simplifier ce qui reste à faire, le jour de la victoire n'est pas éloigné, et que l'on verra se terminer heureusement, à l'honneur et à la gloire de M. de Lesseps, la bataille que vous soutenez contre les obstacles de la nature, les difficultés et les périls d'un climat meurtrier, et contre cette autre force qui acquiert à l'occasion un immense poids et qui s'appelle l'égoïsme, résultat de l'intérêt mesquin, parasite, venimeux, qui naît toujours à l'ombre des grandes conceptions. »

Pendant son éloquent discours M. Paradela fut à diverses reprises interrompu par les applaudissements des assistants.

M. Pérès Mencheta, le sympathique correspondant de la *Correspondencia de Espana* a porté ensuite un toast dans les termes suivants :

« Je bois, messieurs, en priant le ciel d'accorder à M. de Lesseps non seulement une vie suffisante pour voir réalisée l'œuvre la plus grandiose du siècle présent, mais pour voir sa statue érigée à l'extrémité du côté du Pacifique, comme nous voyons ici, du côté de l'Atlantique, celle de l'immortel Colomb.

« Je bois à l'Espagne sous le pavillon de laquelle nous nous rencontrons à bord du *Magellan*.

« Je bois au marquis de Campo, à la munificence de qui nous devons de nous trouver ici, entourés d'illustres Français qui, défiant la mort, surmontent les obstacles de l'isthme pour unir les deux mers.

« Je bois, messieurs, aux trois nations que représentent les pavillons qui président ici.

« A l'Espagne, notre tendre mère; à la France, notre amie et qui doit être notre alliée; à la Colombie, notre fille chérie.

« Je vous assure que, si notre alliance avec la noble nation française dépendait de ceux qui sont ici, de nous, elle aurait vite lieu; mais d'autres sont appelés à la réaliser.

« Je bois à la belle Péruvienne qui nous honore de sa pr

« sence, dont la grâce révèle la beauté de son pays, et qui « est de pure race espagnole.

« Je bois à M. Boyer à qui je souhaite la fortune et le « bonheur, aussi grands qu'est juste et méritée la réputation « dont il jouit.

« Je bois, messieurs, enfin, pour que nous, qui nous ren- « controns ici, nous nous réunissions à nouveau en l'acte « solennel de l'ouverture du Canal. »

Après ce toast, diverses personnes ont pris la parole, nous citons les suivantes : Dr Ferraz, professseur de l'Université de la Havane, M. Don Manuel Jose Diez, conseiller de la Compagnie du Canal, M. N. Avenza, rédacteur de *la Patria*, de la Havane et M. Boyer en réponse à M. le Dr Ferraz.

Les discours ont été terminés par une allocution de M. le général Sanchiz, qui exprima tout naturellement et avec la franchise espagnole les sentiments qui l'animaient.

LES CANAUX MARITIMES

SUEZ ET PANAMA

L'*Evening Wisconsin*, de Milwaukee, en constatant que les résultats de la dernière inspection des travaux dans l'Isthme de Panama ont permis de concevoir la réalisation du creusement d'un canal à niveau d'un océan à l'autre, apprécie, dans les termes suivants, la conséquence de cette réalisation :

Un canal à niveau est si peu comparable, comme avantages, à un canal à écluses, pour les navires d'Océan, que, si l'entreprise peut réussir, aucun navire ne passera plus par le cap Horn. Le Canal de Suez est un canal à niveau et c'est ce qui en fait la propriété qui rapporte le plus de toutes celles du monde.

M. DE LESSEPS ET LE CANAL DE PANAMA

A l'occasion du récent voyage de M. Ferdinand de Lesseps, la *Revue Sud-Américaine*, qui consacre ses efforts à la défense des intérêts de l'Amérique centrale, témoigne sa sympathie pour l'entreprise du percement de l'isthme de Panama, « cette œuvre grandiose de notre siècle ».

Le journal américain considère cette entreprise comme « un puissant levier de progrès et une source de prospérité pour le nouveau continent », et le jour de son inauguration lui semble devoir être le point de départ d'une « ère de grandeur et de fortune pour les trois Amériques ». Il ajoute :

Dès maintenant, tous ceux qui n'ont point un intérêt quelconque à décrier l'œuvre de Panama ne conservent plus le moindre doute sur l'issue favorable de cette entreprise condamnée, par sa grandeur même, à trouver des détracteurs sans nombre, à subir les attaques fondées sur des arguments, souvent ineptes, toujours faux et la plupart visiblement intéressés, que n'ont pas manqué et que ne manquent point encore de diriger contre elle les spéculateurs, les sceptiques et les pusillanimes ; et cela pour des raisons d'autant moins justifiables que le canal de Panama n'est pas un coup d'essai et qu'il a déjà un précédent qu'il suffit d'invoquer pour démontrer invinciblement l'inanité des objections piteuses, portant le plus souvent sur de mesquines considérations de détail, que les adversaires du Canal interocéanique ne se sont pas fait faute de lui opposer. Ce précédent concluant, c'est le canal de Suez qui, lui aussi, fut tant discuté, qui fut en butte aux mêmes attaques et aux mêmes critiques que nous voyons s'élever avec tant de passion et d'acharnement contre l'entreprise de Panama. Si ces critiques et ces attaques furent vaines, injustes et mal fondées, les faits l'ont victorieusement prouvé. Et ils le prouveront une fois de plus, d'une manière éclatante, nous en avons pour notre part l'inébranlable conviction, dans la question du Canal américain. Il est certain qu'il exigera un travail, un effort double de celui qu'on dut employer à Suez, puisque d'abord le cube de terre à extraire est considérablement supérieur; mais il est non moins vrai que l'entreprise n'a pas été tentée à la légère, sans qu'on eût bien pesé les éléments disponibles et les difficultés à vaincre, sans qu'on se fût convaincu enfin que le Canal américain n'était pas un rêve insensé, une conception chimérique, une aventure téméraire. Le congrès de 1879 a parfaitement prévu une dépense double de celle du Canal de Suez ; mais il n'a pas reculé pour cela, parce que d'abord il ne doutait pas de la possibilité de l'œuvre, et qu'ensuite il comprenait que l'impérieux besoin d'expansion des grandes nations industrielles, les intérêts commerciaux de l'Europe dans le Pacifique, faisaient du Canal de Panama un agent économique indispensable à l'immense trafic, aux relations commerciales croissantes entre toutes les parties du globe; qu'il était appelé par conséquent à donner des résultats incalculables capables de récompenser les plus gros sacrifices et les avances de capitaux énormes que sa création imposait.

Après avoir apprécié les conditions géologiques de l'Isthme et la puissance du matériel mis en œuvre, la *Revue sud-américaine* conclut dans les termes suivants :

Nous ne suivrons pas M. de Lesseps dans la longue pérégrination qu'il vient d'accomplir et qui a été marquée à chaque pas, de Paris à Panama, par des réceptions enthousiastes. Qu'il nous suffise de dire que tous les incidents de ce voyage, les splendides manifestations publiques auxquelles il a donné lieu, parlent mieux en faveur de la gigantesque entreprise que tous les arguments de ses adhérents. L'opinion publique ne se trompe jamais, et lorsqu'on la voit acclamer avec tant de spontanéité et d'unanimité l'illustre promoteur des deux plus grandes entreprises de ce siècle entreprenant, l'on ne peut douter un seul instant qu'en 1889 le percement du Canal de Panama ne soit un fait accompli, en dépit des mauvaises volontés et des détracteurs de parti pris.

Voilà pour notre part la conclusion que nous tirons de cette magnifique et unanime explosion de sympathies et d'acclamations que M. de Lesseps a soulevée sur son passage, de même que nous l'avions tirée de la lecture des nombreux rapports impartiaux que des explorateurs, des ingénieurs, en un mot des personnalités compétentes de tous pays ont écrits sur le canal centre-américain.

Et d'ailleurs, quelle importance attacher à l'opposition et aux attaques dont la nouvelle œuvre de M. de Lesseps a été l'objet, lorsque l'on voit que cette opposition et ces attaques on les a vues principalement partir de cette nation même qui tirera le plus grand intérêt de la jonction des deux océans ? Nous voulons parler des Etats-Unis, qui jouent à l'égard de Panama la même comédie qu'ont jouée jadis les Anglais vis-à-vis du canal de Suez, dont ils représentent,

ou à peu près, la totalité du transit. Mais les Etats-Unis, sans s'en douter ou plutôt s'en doutant fort bien — car ils possèdent à un haut degré cet esprit pratique et cette parfaite entente de leurs intérêts, qui distingue le génie anglo-saxon — sont peut-être ceux qui, semblant faire échec à l'entreprise de M. de Lesseps, ont le mieux plaidé sa cause. En effet, en lui opposant tour à tour les projets de Nicaragua et de l'isthme de Tehuantepec, ils ne font que mieux comprendre la nécessité de détruire la barrière que l'isthme oppose à la navigation et à l'expansion de l'Europe vers l'Occident, et en construisant à la hâte une flotte marchande, en cherchant à lier des relations commerciales avec les nations sud-américaines et notamment celles du Pacifique, ils affirment leur confiance dans le succès final de l'entreprise de Panama, dont ils se préparent fiévreusement à profiter.

... Nous avons, pour notre part, pleine confiance dans l'issue de cette grande entreprise, et nous n'hésitons pas à affirmer que, de nouveaux sacrifices d'argent fussent-ils nécessaires, on ne doit point reculer devant eux. La plus rude moitié de la tâche est accomplie, et l'œuvre de M. de Lesseps marche rapidement vers le succès final qui dédommagera amplement les capitaux qui auront prêté leur concours à la réalisation de cette conception magnifique, à la réalisation de ces travaux gigantesques, qui, bouleversant les conditions géographiques désavantageuses de l'autre hémisphère, doivent rendre d'immenses services à la cause de l'humanité et à ses intérêts matériels.

L'ALABAMA

ET LE TRAFIC FUTUR DU CANAL

Le *Birmingham Age*, prévoit l'importance qui résultera, pour le port maritime d'Alabama, de l'achèvement du canal interocéanique.

Le port maritime d'Alabama, les charbons et les fers d'Alabama, ont des intérêts vitaux liés au succès de l'un quelconque des trois passages projetés au commerce maritime du monde à travers l'isthme du centre Amérique.

Aucun Etat de l'Union n'est aussi certain d'un développement prompt et immense, dès l'ouverture de ce nouveau passage, que l'Alabama. Une livre de charbon livrée équivaudra à un poids « un million de fois plus grand » que cette livre de charbon, lorsque sa puissance réelle aura été délivrée et appliquée scientifiquement.

Les charbons de l'Alabama sont un exemple des bienfaits incalculables qu'apportera, grâce à l'utilisation qu'en fera le commerce universel, l'ouverture à la civilisation du monde de cette voie centrale.

LE CANAL ET LES AMÉRICAINS

Extrait de la « Revue-Gazette maritime et commerciale »

Nos lecteurs se souviennent de la fameuse dépêche télégraphique publiée par le *Times*, de Londres, et datée de Philadelphie, annonçant que M. Jacquet, l'inspecteur général des ponts et chaussées envoyé par la Compagnie dans l'Isthme, avait émis une opinion défavorable au percement de l'Isthme. La vérité, — qui ne tardera pas à être connue, — était que M. Jacquet n'avait exprimé aucune opinion quelconque. Mais la date de la liquidation de Bourse était passée et la fausse nouvelle du *Times* de Londres, reproduite par deux ou trois journaux de France, n'avait produit aucun effet.

Cependant, en Amérique, à ce qu'il paraît, les divers propos prêtés à M. Jacquet ont produit une certaine impression, et il en est qui, de temps en temps, donnent lieu à des rectifications. Notre correspondant de San-Francisco vient de nous signaler, précisément, une de ces rectifications tout à fait intéressantes.

On avait prêté à M. Jacquet cette parole, qu'il n'a jamais dite, d'ailleurs : « Les Américains ont tort d'être hostiles à l'entreprise de M. de Lesseps, car dans peu d'années, ils se trouveront aussi ridicules, aux yeux du monde, que l'ont été les Anglais au moment de l'ouverture du Canal de Suez. »

Le *San-Francisco Chronicle*, relevant la « parole de M. Jacquet », comme si ce dernier l'avait dite, s'exprime ainsi :

M. Jacquet est dans l'erreur quand il dit que les Américains sont hostiles à l'entreprise de M. de Lesseps. Il n'en est rien : ils lui sont favorables... ils doutent qu'il y ait assez d'argent en France pour qu'on puisse y trouver les fonds qu seraient nécessaires pour continuer les travaux dans les proportions actuelles.

Il est possible que les Américains se trompent. Il se peut que le Canal soit fini et qu'on puisse se procurer les fonds nécessaires au moyen d'une émission d'obligations à lots, ou autrement ; nous ne disons qu'une chose, c'est que nous sommes encore sceptiques à ce sujet. Donc, les Américains ne sont pas hostiles ; ils sont mécréants...

Mais nous ne voulons pas qu'il y ait d'erreur sur les sentiments américains vis-à-vis de l'entreprise. Tout le monde, dans notre Etat, désirerait voir le Canal achevé. Et c'est avec peine que le peuple craint qu'il ne le soit pas...

L'AVENIR DU CANAL

Extrait du « Globe »

Il n'est pas facile de calculer l'influence que va exercer le Canal dans le mouvement maritime des nations, parce que cela dépendra du prix qui est fixé pour le passage de chaque navire ; mais on peut bien affirmer que le trafic excédera les calculs probables, puisque l'expérience a démontré que toute abréviation des distances et toute diminution dans les frais de transport augmentent l'échange des produits en augmentant le nombre des marchandises transportables.

Ainsi, par exemple, les forêts immenses qui couvrent les côtes du Pacifique ne sont pas actuellement exploitées, parce que le bois n'est pas un article qui peut supporter les frais du transport autour du Cap Horn ; mais le Canal étant ouvert, il est hors de doute que le bois du Pacifique sera transporté en grandes quantités aux marchés de l'Atlantique.

Quelques chiffres suffiront pour démontrer comment la diminution des obstacles naturels de la distance (sans parler des obstacles artificiels des douanes) déploie les relations commerciales.

De 1860 à 1877, le trafic entre les ports anglais et les ports asiatiques, rapprochés l'un de l'autre par l'ouverture du Canal de Suez, montait de 2,292,476 tonnes à 4,641,933, ce qui équivaut à une augmentation de 102 1/2 0/0. Il est hors de doute que les Indiens sont

beaucoup plus nombreux que les Californiens et Australiens, mais au point de vue de la consommation et du commerce, un seul Californien vaut quelques centaines d'Indiens. Ajoutons à cela que le Canal de Panama remettra en exercice la navigation à voile, parce que, dans le Canal de Panama, les vents généraux de Nord-Est sont très favorables aux navires à voile qui désirent passer de l'Atlantique au Pacifique.

En supposant que le droit à percevoir pour le passage par le nouveau Canal soit fixé, comme il le sera probablement, entre un minimum de 10 francs et un maximum de 15 francs par tonne, il est certain que la Compagnie ne tardera guère à se rattraper des dépenses qu'a occasionnées l'entreprise gigantesque.

Il est hors de doute que cette entreprise, comme toute entreprise humaine, porte avec soi, au milieu d'avantages innombrables, quelques inconvénients, mais l'expérience a été faite par le Canal de Suez, à la construction duquel on faisait les mêmes objections qu'on fait aujourd'hui à l'égard du Canal de Panama, que, d'un capital français qui a été dépensé, il est sorti mille bénéfices par l'abréviation de la distance pour la navigation.

Est-ce que la diminution des distances ne constitue pas un avantage pour l'universalité des consommateurs français et étrangers, qui sont tous intéressés à ce que les obstacles, qui augmentent le prix des choses nécessaires et agréables pour la vie, disparaissent ?

Certainement on ne peut pas, sans injustice, faire des objections à la réalisation d'un projet conçu, il y a trois siècles par les Espagnols, ayant été depuis un sujet de méditation et d'étude pour des hommes d'Etat, des explorateurs et des ingénieurs, et étant sur le point de se réaliser, aujourd'hui que le progrès de la mécanique industrielle a rendu l'exécution possible et que les exigences du commerce l'ont rendue indispensable.

L'exécution de l'entreprise hardie doit intéresser non seulement les Français, mais toutes les races latines.

De notre temps le pouvoir et la vitalité des races ne se manifestent pas par les parades de la force militaire, ou par les victoires des armées, mais par leur esprit entreprenant et par la grandeur et l'utilité de leurs œuvres.

LES ÉTATS DE L'AMÉRIQUE CENTRALE

ET

LE CANAL DE PANAMA

Extrait des « Hamburger Nachrichten »

La seconde œuvre de l'éminent ingénieur français, M. Ferdinand de Lesseps, pour réunir les deux mers et pour créer une nouvelle route pour le commerce du monde, le Canal de Panama, qui est à présent en exécution, a attiré de nouveau tous les regards du monde civilisé sur les républiques de l'Amérique centrale, dont les ports, situés pour la plupart du côté du Pacifique, ne sont abordables qu'en faisant un tour énorme par la pointe Sud de l'Amérique méridionale.

Par le percement de l'isthme de Panama, ils seront rapprochés de la moitié du chemin pour le commerce maritime européen. Pour ces Etats, le Canal de Panama est, pour ainsi dire, une question vitale, parce que leur importance pour le commerce du monde sera par son achèvement augmenté énormément, et par cela l'intérêt général pour eux sera accru dans la même proportion. Tout juste à ce moment paraît une œuvre qui dépeint d'une manière ample et scientifique les plus grands de ces Etats de l'Amérique centrale, et qui, sous le titre de *Voyages et description du « Guatemala » pendant les années* 1878-1883, *de Otto Stoll, docteur médecin et professeur à l'Université de Zurich*, a été publié par F.-A. Brockhaus (Leipzig, 1886).

La république de Guatemala est en superficie un peu plus grande que la Bavière, le Wurtemberg et le duché de Bade ensemble, et compte à présent un peu plus d'un million d'habitants, nombre peu considérable, vu la grande fertilité du sol, qui produit tous les articles tropicaux en abondance. Elle offre pour cela encore beaucoup de place pour des colons étrangers, et ce sera un jour leur tâche de mettre à découvert les trésors du pays qui n'ont pas été encore déterrés par la population indigène. M. le docteur Stoll a séjourné cinq années dans différents endroits du pays, et il a employé ses loisirs à étudier l'état du sol, le monde des plantes et des animaux, et, avant tout, la population mélangée de la manière la plus variée des aborigènes indiens et des émigrants espagnols.

LA RÉPUBLIQUE DE L'ÉQUATEUR

ET LE TRANSIT PAR LE CANAL

Extrait de la « Nacion » de Guayaquil

Les difficultés qui se sont présentées sur le chemin de M. de Lesseps seront vaincues, comme le furent celles qu'on lui suscita pour l'ouverture de l'Isthme de Suez. Le nouveau Canal sera un fait avant peu, et il est nécessaire que nous nous trouvions préparés pour recevoir les biens que l'on attend de lui. D'autre part, nos conditions topographiques font, que dans la distribution naturelle de ces bienfaits pour les Républiques situées entre le Canal de Panama et le détroit de Magellan, nous sommes des privilégiés.

Voisins de ce Canal qui nous rapprochera des grands centres de la civilisation et du commerce, nous possédons sur le Pacifique une zone relativement peu étendue, mais heureusement dotée; cette zone, dans laquelle on rencontre à chaque pas des baies et des ports sûrs et commodes, n'est pas soumise à des tempêtes fréquentes et à des averses torrentielles durant toutes les saisons, comme cela se produit sur les côtes de Colombie, ni à la sécheresse permanente qui appauvrit la majeure partie des terrains des côtes du nord du Pérou.

Ici, nous avons la province de Esmeraldas, véritable marché de richesses, qui donne tous les produits de la région des Amazones, qui est baignée par différentes rivières navigables, par ces grandes routes qui marchent, comme disait Pascal, rivières qui facilitent le transport des productions, qui charrient l'or en abondance dans leurs courants, et qui, selon l'opinion autorisée du docteur Wolf, offrent à la République cent lieues de terrains aurifères qui, exploités sur de petites surfaces, et conformément aux pratiques primitives, les seules qui soient connues en ces lieux, produisent autant, sinon plus, que les grands lavages nord-américains qui se font avec l'emploi des systèmes les plus perfectionnés.

Là nous possédons la province de Manabi, qui ne le cède en rien à la précédente, avec son règne végétal exubérant de la vie propre aux régions tropicales. Ici nous avons Santa Elena, avec ses riches minerais et

ses eaux thermales salutaires ; nous possédons la province del Oro (de l'Or) dont les mines de Zaruma justifient le nom; nous avons notre fleuve Guayas, qui donne des facilités aux courants d'émigrants qui désirent gagner notre intérieur, doué d'un climat tempéré et de terrains fertiles, mais mal cultivés ; nous avons enfin, vers l'Ouest, l'archipel de Galàpagos, riche au delà de toute estimation et point convenable d'escale pour le commerce maritime, qui conseille d'y établir un dépôt de charbon pour les vapeurs.

L'industrie agricole, l'industrie minière, l'élevage des moutons, la chasse, la pêche, tout ce qui peut offrir au travail émulation et récompense, attirant bras et capitaux, tout cela nous le possédons, tout cela nous pouvons le faire fructifier, si nous savons profiter de l'occasion qui se présente à nous.

Eloignons-nous du gouffre politique qui absorbe et annihile nos forces; donnons la paix au pays ; que nos industriels se préoccupent de tirer parti des richesses que contient notre territoire ; que le Gouvernement et le Congrès travaillent à aplanir le chemin de l'avenir ; qu'ils étudient non les nécessités de clocher, mais les nécessités nationales ; qu'ils dictent des lois qui donnent sécurité à l'industrie, garantie au capital, et qui stimulent l'immigration, choses dont nous avons tant besoin, et le pays se mettra en mouvement dans les larges voies de la civilisation et du progrès.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Juillet 1885

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de juillet 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE minim.	ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
Colon....	22°0	32°4	26°8	89 3	583mm8	28
Gamboa..	20 2	33 0	26 5	85 7	230 2	17
Naos.....	20 8	36 8	28 2	83 5	67 2	7
Totaux.	63 0	102 2	81 5	258 5	881 2	52
Moyennes	21 0	34 1	27 2	86 2	293 7	17

La température, sauf à Naos, a un peu baissé par rapport au mois de juin. La moyenne générale de l'Isthme était de 27°,7 en juin ; elle est de 27°,2 en juillet. C'est Gamboa qui a la moyenne la plus faible et Naos la plus forte. Mais c'est Naos qui a les écarts journaliers les plus considérables, par suite de l'élévation des maxima, et ceci coïncide avec une quantité minimum de pluie.

La température de l'eau de la mer a un peu baissé par rapport au mois de juin, de 0°,5 à Colon, 0°,3 à Naos ; elle est, en moyenne, de 27°,8 à Colon, 25°,2 a Naos.

L'humidité n'a guère augmenté qu'à Colon, où la quantité de pluie tombée est considérable. Toutefois, les premiers jours du mois en ont donné peu ; ils appartiennent au petit été de Saint-Jean, qui a été peu sensible cette année, au moins à Colon. A Gamboa et Naos, la fin du mois a été encore moins pluvieuse que le commencement.

Le Chagres a été presque constamment en mouvement, mais deux crues seulement méritent d'être notées. Dans la première, le fleuve s'est élevé de 3m,25, entre le 15 à 3 heures du soir et le 16 à 7 heures du matin ; à 4 heures du soir, il avait déjà baissé de 2 m. 40. A cette crue qui a eu lieu à Gamboa a correspondu, à Bohio-Soldado, une crue analogue, mais bien moins forte. Dans la deuxième, le fleuve s'est élevé de 2 m. 50, le 19, entre 11 heures du matin et 9 heures du soir. Pour le 20 à 3 heures du soir, cette montée de 2 m. 50 avait complètement disparu, et le fleuve continuait à descendre de 0 m. 70 jusqu'au 22 à 1 heure du soir. A Bohio-Soldado, il n'y a eu, en correspondance avec cette crue, qu'une ondulation insignifiante.

Le régime du vent est celui des brises variant avec le jour et la nuit, ce qui se remarque toujours pendant la saison des pluies. De plus, les calmes ont été très fréquents, le matin et le soir, à Colon et à Gamboa, ce qui est encore à peu près normal.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	0m12	0m 47	0m 47
Naos................	0 10	5 84	5 88

Ces mouvements ne présentent rien de particulier. A Naos, ils ont suivi d'un jour ou deux la nouvelle lune du 12 juillet, et sont un peu plus forts qu'en juin.

L'ACHÈVEMENT DU CANAL

SON TRANSIT ASSURÉ

L'*Iron*, journal publié à Londres, et dont la compétence est bien connue, rendant compte de la marche des travaux du Canal de Panama, expose le travail déjà fait actuellement et dit qu'il n'y a pas de difficultés de construction qui ne puissent être surmontées par les ingénieurs. Tous les contrats ayant été passés, l'*Iron* confirme l'opinion que le Canal de Panama peut être ouvert à la navigation universelle dans l'année 1889.

Notre confrère conclut ainsi :

Quant au revenu, les droits de pilotage, à raison d'un franc par tonne, couvriront les frais d'entretien, et les droits de navigation, calculés à 15 fr. par tonne, formeront le revenu net. Au Congrès international de 1879, on a estimé que, pendant la première année de son ouverture, le tonnage passant par le Canal s'élèverait à 7 millions et demi, et il y a toute raison de croire, de même que pour le Canal de Suez, à une grande plus-value.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Janvier 1886

NAVIRES	ENTRÉES Nombre.	Tonnage.	SORTIES Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	36	52.569 t.	34	50.830 t.
Voiliers	17	5.491	6	1.441
Totaux...	53	58.060 t.	40	52.271 t.

A PANAMA

Extrait du « Journal des Débats. »

LA MARTINIQUE

Fort-de-France, le 22 *mars* 1886.

La population blanche ou réputée telle ne forme pas même un dixième de la population totale de la Martinique (15,000 individus environ sur 167,000) et elle est plutôt en voie de diminution que d'accroissement, car dans les colonies comme dans la métropole les familles riches ou aisées ont pris l'habitude économique de limiter étroitement le nombre de leurs enfants. Cela tient, en partie du moins, à l'orgueil de race, combiné avec la cherté de l'éducation. Un fils de propriétaire ne peut décemment être que propriétaire, officier ou fonctionnaire. Il faut l'envoyer en France, dans des collèges ou des écoles spéciales, et il en coûte gros. On a bien établi depuis quelques années, à la Martinique, une petite fabrique de bacheliers et même de docteurs ; mais elle est peu achalandée : l'aristocratie blanche la tient en suspicion, et elle ne recrute guère sa clientèle que parmi les gens de couleur. D'ailleurs, la métropole est le grand marché des fonctions publiques. C'est là qu'il faut aller si l'on veut « arriver ».

Cette petite aristocratie a eu entre ses mains jusqu'en 1870, avec la presque totalité de la propriété foncière, le gouvernement de la colonie. Le suffrage universel lui a enlevé le pouvoir, et elle aspire naturellement à le ressaisir, tandis que les hommes de couleur, de leur côté, tiennent absolument à le garder. De là, la lutte des partis, lutte dont la violence et l'acrimonie s'accroissent toujours en raison inverse de l'étendue de l'arène politique. Ajoutez-y l'influence de la température et de la séparation sociale qui résulte du préjugé de couleur, vous vous expliquerez l'état d'incandescence des esprits, dès que la politique est en jeu.

Le préjugé de couleur, dis-je, y est pour quelque chose. Loin de s'affaiblir depuis l'abolition de l'esclavage et l'établissement du suffrage universel, il s'est, au contraire, enraciné davantage et en quelque sorte exaspéré. Il est bien rare qu'une famille blanche reçoive dans son intimité un homme de couleur, n'eût-il dans les veines qu'une goutte imperceptible de sang noir, et, à aucun prix, elle n'y recevra sa femme ou ses filles. Remarquez qu'entre le blanc et l'homme dit de couleur la différence est à peine visible. Il faut un œil exercé pour la saisir. Parfois même le blanc, — plus ou moins authentique, car il s'est glissé, malgré tout, plus d'une brebis tachée de noir parmi les brebis immaculées, — le blanc est noir de cheveux et brun de peau, tandis que l'homme de couleur est blond et d'une blancheur mate. J'ai été accueilli, avec quelle amabilité charmante ! par des familles de couleur que j'aurais crues, d'après le témoignage de mes yeux, absolument blanches, si elles n'avaient pris soin elles-mêmes de me tirer d'erreur. Mais que voulez-vous ? Le préjugé de couleur est avant tout une douane, et c'est ce qui explique non seulement qu'il se maintienne, mais encore qu'il se fortifie, à mesure que les institutions qui protégeaient la race blanche contre la concurrence des hommes de couleur viennent à disparaître. C'est la dernière enceinte d'une forteresse assiégée dont la garnison va s'affaiblissant tous les jours, pendant que les assiégeants reçoivent renforts sur renforts. Le jour n'est pas éloigné peut-être où cette enceinte sera forcée, et où l'aristocratie coloniale sera obligée, comme sa congénère européenne à traiter avec les assiégeants, ne fût-ce que pour renouveler ses vivres, ou, comme on dit vulgairement, pour fumer ses terres.

Toute association, en effet, ne peut consolider sa prépondérance qu'à deux conditions : la supériorité de la fortune et celle des qualités physiques et morales. La race blanche possède encore des restes de la première, mais des restes seulement. Au temps de l'esclavage, elle avait le monopole de la propriété foncière, et, lorsqu'un propriétaire venait à s'endetter, la loi le protégeait contre l'expropriation. L'abolition de l'esclavage et l'établissement de la loi de l'expropriation forcée ont amené une liquidation, qui a fait une première brèche dans la fortune de l'aristocratie blanche. La transformation industrielle déterminée par la création des usines en a fait une seconde, bien autrement large et destinée à s'agrandir sans cesse. L'habitation naguère souveraine est devenue tributaire de l'usine et la propriété de celle-ci, morcelée en actions, a été rendue accessible au grand nombre. Or, à mesure que la culture épuisante de la canne entame davantage les forces productives du sol, et qu'on est obligé de recourir aux engrais, par conséquent au capital, une transformation analogue devient indispensable dans la propriété agricole. Déjà la culture ne s'opère en grande partie qu'au moyen d'avances faites par les usines, les établissements de crédit ou les intermédiaires acheteurs de sucre. Je n'ai pas besoin d'ajouter que ces avances coûtent horriblement cher aux habitants. Le moment n'est pas éloigné où une nouvelle liquidation s'imposera, où la propriété agricole se constituera à l'imitation de la propriété industrielle, et deviendra, comme elle, aisément accessible à tout le monde. La race blanche réussira-t-elle à en retenir, sinon la totalité, au moins la plus grande partie sous cette nouvelle forme ? Il faudrait, pour cela, que les blancs, actuellement en voie de limitation et de diminution, eussent, sur la masse en voie d'accroissement de leur concurrence de couleur, une supériorité décisive ; qu'ils fussent plus forts, plus intelligents, plus laborieux et surtout plus économes. Cette supériorité existe-elle ? En d'autres termes, l'infusion du sang noir est-elle une cause de détérioration, et l'homme de couleur est-il ainsi, en vertu même de la composition de ses nerfs et de ses muscles, naturellement et irrémédiablement inférieur au blanc ? Autant que le nombre restreint de mes observations me permet d'en juger, je ne le crois pas. J'incline plutôt à croire que le mélange des deux races est une cause de progrès, qu'il élève le niveau intellectuel du noir, et qu'il empêche dans les régions tropicales la dégénérescence physique et morale du blanc. Cette dégénérescence est un fait indiscutable, qu'il s'agisse du règne végétal ou du règne animal, et on n'y remédie que par une importation constante de semis ou par la greffe sur les espèces indigènes. Or, franchement, et n'en déplaise aux aristocrates de la couleur, un nègre amélioré ne vaut-il pas mieux qu'un blanc dégénéré ?

Jusqu'à ces derniers temps, le blanc possédait sur l'homme de couleur une supériorité moins discutable que celle du sang, je veux parler de l'éducation. Les

enfants des deux sexes de l'aristocratie blanche étaient généralement élevés en France, où ils recevaient une haute culture, tandis que l'homme de couleur était obligé de se contenter des ressources insuffisantes de l'éducation coloniale. Mais à mesure que la condition de l'homme de couleur s'est élevée, cette inégalité s'est effacée. A son tour, il a envoyé ses enfants à Paris, et il n'a reculé devant aucun sacrifice d'argent pour leur faire donner une éducation supérieure. Les garçons sont placés dans les collèges en renom et les filles dans les institutions les plus aristocratiques. Enfin, une école préparatoire de droit et deux lycées, l'un pour les garçons, l'autre pour les jeunes filles, ont été ouverts aux enfants des familles moins riches. L'aristocratie blanche a donc perdu successivement, avec la puissance politique, les monopoles qui contribuaient à la lui conserver, le monopole de la fortune et celui de l'éducation. Qu'elle regrette les beaux temps de sa domination, rien de plus naturel. Qu'elle réussisse à la ressaisir, cela me paraît de plus en plus douteux, quoique ses successeurs s'appliquent de leur mieux à l'y aider. Je ne crois pas qu'on puisse rencontrer un gouvernement à idées plus étroites et plus bornées que ne l'était celui de cette aristocratie blanche des colonies. Jusqu'au dernier moment, elle s'est opposée non seulement à l'abolition de l'esclavage, mais encore à tout changement dans le régime des esclaves, et, après que l'esclavage eut été aboli, son unique préoccupation a été de le rétablir. Je vous ai déjà parlé, à propos des colonies anglaises, de l'immigration asiatique, et du système ingénieux au moyen duquel les propriétaires ont réussi à obliger les anciens esclaves à supporter une partie des frais d'importation de leurs concurrents. J'ai pu étudier de près ce système à la Martinique, et je vais essayer d'en esquisser brièvement l'histoire et le mécanisme.

Dès que l'esclavage eut été aboli, un certain nombre d'affranchis en possession d'un petit pécule abandonnèrent les habitations pour s'acheter un lopin de terre et y cultiver des vivres. On les remplaça d'abord par des Chinois et des nègres importés de la Guinée ; mais les Chinois se montrèrent trop exigeants au gré des colons, et l'on dut renoncer à l'importation des nègres, dénoncée par les abolitionnistes comme un succédané de la traite. On eut recours alors à l'immigration indienne, et un traité fut conclu avec l'Angleterre pour en régler les conditions. De 1853 à 1884, elle a fourni 25,509 immigrants, dont 12,040 sont morts, et 4,541 ont été rapatriés. Avec l'addition des 3,998 naissances, il en restait 12,926 en décembre 1884, époque à laquelle le Conseil général de la colonie a renoncé à intervenir dans cette importation de travail. Voici quel en était le mécanisme. L'administration se chargeait de fournir des émigrants aux propriétaires dont elle recevait les demandes. Ces émigrants, elle se les procurait par l'intermédiaire d'agents, établis les uns dans les comptoirs français de Pondichéry, de Karikal et de Yanaon, les autres dans le grand emporium anglais de Calcutta, principal foyer de l'émigration indienne. Les agents enrôlaient les émigrants en leur donnant une cinquantaine de francs d'arrhes, somme prodigieuse pour un Indou, et en leur faisant signer un contrat d'engagement sous la surveillance plus ou moins tutélaire d'un fonctionnaire chargé de les protéger. Le contrat signé, les émigrants étaient embarqués sur des navires nolisés par l'administration, et divisés à leur arrivée par lots de dix, dans lesquels il était prescrit toutefois de réunir les émigrants mariés et leurs enfants. Ces lots n'étaient pas laissés, bien entendu, au choix des propriétaires, qui n'auraient pas manqué de prendre les plus beaux et de laisser le rebut à l'administration; on les répartissait entre eux par la voie du tirage au sort. Voici maintenant quelles étaient les conditions du contrat et les charges respectives du propriétaire et de l'administration. L'engagement était contracté pour cinq ans, au bout desquels l'émigrant avait le droit d'exiger son rapatriement. S'il ne se prévalait pas de ce droit et se rengageait, on lui accordait une prime de 150 fr.; s'il restait dans la colonie sans se rengager, il devait, le cas échéant, se rapatrier à ses frais. Le propriétaire devait fournir un salaire de 12 fr. 80 c. par mois (150 fr. par an) pour les hommes, de 10 fr. pour les femmes, de 5 fr. pour les non adultes, avec la nourriture, les vêtements, le logement et les soins médicaux. Il se remboursait, au moyen de retenues faites par douzièmes, des arrhes que l'émigrant avait reçues au moment de l'engagement. Il payait à l'administration pour frais d'importation une somme fixe de 373 fr. 50 c., dont 300 fr. pour le passage, et le reste pour droits fixes et proportionnels sur le contrat. En additionnant le tout, on estime que le travail de l'émigrant revenait au propriétaire de 1 fr. 50 c. à 2 fr. par jour. De son côté, l'administration prenait à son compte l'excédent des frais de transport au-dessus de 300 fr., la totalité des frais de rapatriement, de gestion et de surveillance nécessités par son intervention. Ces frais s'élevaient annuellement de 250,000 fr. à 380,000 fr. (quoique l'émigration ait cessé, ils sont encore portés au budget de 1886 pour 285,000 fr.), en sorte que l'émigration indienne a coûté, depuis son origine, environ 10 millions de francs aux contribuables de la colonie.

Ce système avait deux vices radicaux. Le premier, c'était de livrer l'engagé à la merci d'un propriétaire intéressé à extraire de lui la plus forte quantité possible de travail en échange de la moindre somme de subsistances. A cet égard, la situation de l'esclave à perpétuité était préférable à celle de l'engagé à temps. Le propriétaire de l'esclave était intéressé à ne point le surmener et à lui fournir une nourriture suffisante, comme il faisait pour ses chevaux et son bétail. Je sais bien que l'administration avait conscience de ce vice du système et qu'elle s'appliquait de son mieux à y remédier. Elle avait réglementé avec un soin paternel et un détail minutieux les rapports de l'engagé et de l'engagiste et leurs obligations réciproques, fixé notamment la nature et le poids de la ration quotidienne de l'Indou : 214 grammes de morue, 85 centilitres de riz et 20 grammes de sel, le nombre et l'espèce de ses vêtements. Pour les hommes, 2 chemises, 2 pantalons en tissu de coton et un chapeau de paille par an; pour les femmes, 2 chemises, 2 robes ou jupes et 4 mouchoirs en coton. Elle n'avait pas négligé davantage les soins médicaux. Un « arrêté, portant création de deux em- « plois d'inspecteur de l'immigration et prescrivant « quelques dispositions complémentaires sur le régime « des immigrants », avait confirmé et complété un arrêté précédent, en vertu duquel toute exploitation ayant vingt immigrants devait être pourvue d'une infirmerie convenablement installée et approvisionnée, et justifier d'un abonnement avec un médecin. L'arrêté complémentaire spécifiait que l'infirmerie devait offrir un espace minimum de 12 mètres cubes par malade, être divisée en deux compartiments pour la séparation des sexes, et suffisamment approvisionnée de médicaments, dont l'arrêté donnait la nomenclature, pour l'usage externe et interne, sans oublier un matériel comprenant une balance dite trébuchet, avec ses poids et subdivisions de gramme, des ventouses en verre, des seringues à injection et à clystère. Eh bien ! toute cette sollicitude administrative ne suffisait pas à corriger le vice du système. L'engagiste abusait de l'engagé avec une impunité presque assurée, et l'engagé se vengeait à sa manière par le vol et l'incendie. La plus grande partie du contingent de la criminalité était fournie par les Indous. Je lis dans le discours du rapporteur de cette question

au Conseil général, que les condamnations prononcées contre les immigrants du 1er janvier au 31 décembre 1884 ne se sont pas élevées à moins de quatre-vingt-onze ans et onze mois de prison. Du reste, il est impossible de ne pas être frappé de la physionomie sombre et concentrée de l'engagé indou, et du contraste qu'elle offre avec la mine insouciante et gaie du nègre employé à la tâche.

Cependant le nègre n'a pas, lui non plus, à se louer de l'immigration coloniale, et c'est ici qu'apparaît le second vice, l'iniquité criante du système. Cette importation régulière et continue de bras étrangers (elle n'a subi d'interruption que dans les années 1863, 1864 et 1873) a eu pour effet naturel de faire baisser son salaire. Dans les meilleures années, le prix de la tâche, consistant dans la plantation ou le sarclage de 400 pieds de cannes, n'a pas dépassé 1 fr. 50 c.; il est tombé actuellement à 75 c. Un ouvrier vigoureux peut, à la rigueur, faire 1 tâche 1/2 par jour, et gagner ainsi 1 fr. 12 c.; mais c'est l'exception. Cependant, le nègre n'aurait aucun droit de se plaindre si ce prix était déterminé par le mouvement libre de l'offre et de la demande des bras; mais il n'en est pas ainsi. C'est au moyen d'une contribution prélevée pour la plus grosse part sur son propre salaire que les immigrants ont été introduits dans la colonie. Je dis pour la plus grosse part. L'impôt direct qui frappe la propriété immobilière et mobilière ne figure pas, en effet, pour un quart dans le budget de la Martinique (838,000 fr. sur 4,583,000 fr. en 1886). Il convient d'y ajouter toutefois le produit d'un droit de sortie de 2 1/2 0/0, réduit depuis à 1 0/0, sur le sucre, destiné à tenir lieu de l'impôt foncier; mais, même avec cette adjonction, on n'arrive pas à la moitié du budget. Ce sont les impôts de consommation qui fournissent, à la Martinique comme ailleurs, la meilleure part du Trésor, et ces impôts sont payés par la généralité des consommateurs, y compris les plus pauvres. Ils frappent — et rudement, en emportant la pièce — presque tous les articles entre lesquels le nègre répartit, — bien ou mal, car il n'est guère bon économe, — ses 75 centimes par jour. J'ai pris la peine de faire le compte de la somme que soustrayent à ces 75 centimes les droits sur la morue et la farine, qui constituent le fond de la subsistance, sur les cotonnades et les autres articles du vêtement, — car si peu et si mal que ce soit, il faut être vêtu, même sous les tropiques, — sur le tafia et le tabac, dont il a le tort d'user parfois avec excès — mais que celui qui est sans péché lui jette la première pierre! — et en tenant compte du renchérissement supplémentaire déterminé par l'avance des droits, je suis arrivé à un total de 15 à 20 centimes, équivalant à un impôt sur le revenu de 25 0/0. Or, la totalité des impôts qui pèsent ici sur la propriété immobilière et mobilière n'équivaut pas à 5 0/0. On peut affirmer en définitive que le nègre plus ou moins libéré de la Martinique a payé plus de la moitié de la somme de 10 millions qui a servi à introduire ses concurrents et à faire baisser son salaire. Sans être négrophile, ne peut-on pas trouver quelque chose à redire à ce protectionnisme colonial?

Au moins l'aristocratie coloniale s'est-elle appliquée à fournir quelques compensations à ses anciens esclaves, en travaillant à élever leur niveau intellectuel et moral? Je consulte les statistiques de l'instruction et de l'état civil, et voici ce qu'elles me répondent. Sur 161,995 habitants existant au 1er janvier 1877, 31,829 seulement savaient lire et écrire. Sur 5,453 naissances en 1884, on comptait 3,838 enfants naturels et 1,615 enfants légitimes, 1 enfant légitime sur 3 1/2. J'avais été quelque peu scandalisé de constater une situation analogue dans l'isthme de Panama, et je m'étais enquis de la cause du mal auprès d'un bon évêque. A son avis, c'était la séparation de l'Eglise et de l'Etat qu'il en fallait rendre responsable. Mais, à la Martinique, l'Eglise n'a pas cessé d'être salariée par l'Etat, et jusqu'en 1870 elle a joui d'une situation prépondérante. On laissait presque exclusivement entre ses mains le gouvernement des esprits et des âmes. Comment n'a-t-elle pas même eu l'idée d'installer à la Martinique une succursale de la Société de Saint-François-Régis?

En 1870, le suffrage universel, supprimé par l'empire, a été rétabli et le gouvernement de la démocratie des hommes de couleur a remplacé celui de l'aristocratie blanche. On se promettait merveille de ce progrès politique. Les abus allaient disparaître, les impôts seraient sinon abolis du moins diminués et équitablement répartis, le nombre des emplois réduit au strict nécessaire. Vous connaissez ce programme. Il a servi plus d'une fois dans la métropole, avant d'émigrer aux colonies. Seize ans se sont écoulés. Le budget des dépenses à la charge de la colonie s'est élevé de 2,800,000 fr. en 1870 à 4,583,000 fr. en 1886; le nombre des places s'est augmenté; on a créé notamment deux cents emplois nouveaux en mettant en régie l'impôt sur les spiritueux qui était économiquement affermé; enfin, on a aggravé l'inégalité des charges aux dépens de la multitude des contribuables et des consommateurs. A défaut d'autre mérite, le gouvernement précédent avait celui d'être économe. Non seulement il n'avait pas de dettes, mais encore il avait constitué une réserve. Aujourd'hui, la réserve est entamée, les communes de Fort-de-France et de Saint-Pierre ont commencé à s'endetter et la colonie ne tardera guère à suivre leur exemple.

Comment en un plomb vil l'or pur s'est-il changé?

Comment un programme libéral a-t-il engendré une pratique ultra-gouvernementaliste et protectionniste? Hélas! ce n'est pas aux hommes, c'est aux nécessités politiques qu'il faut s'en prendre. Les hommes sont remplis d'intentions libérales, mais les nécessités politiques sont terriblement impérieuses, et elles commandent précisément tout le contraire de ce que promettent les programmes libéraux. La démocratie de couleur était nombreuse et besogneuse; elle s'est trouvée à l'étroit dans les cadres qui suffisaient à l'aristocratie blanche; il a fallu les élargir, non sans avoir expulsé préalablement ceux qui les occupaient. On a déblanchi l'administration et la représentation; on a laïcisé et créé, d'un seul bloc, tout un système d'instruction primaire laïque et obligatoire, d'instruction secondaire et supérieure qui a ajouté 1 million au budget colonial, et quelques centaines d'emplois à la disposition du « parti », on prépare l'établissement d'un système de service obligatoire (les colonies ne sont soumises jusqu'à présent qu'à l'inscription maritime) qui exigera un autre état-major et d'autres bureaux; on a supprimé, à la vérité, — au bout de quatorze ans et non sans tirage, — l'immigration subventionnée; mais on a conservé le « service de l'immigration ». Et comme on ne peut malheureusement augmenter les dépenses sans ajouter quelque chose aux recettes, il a bien fallu élever le niveau de l'impôt. Il a fallu aussi donner satisfaction aux industries influentes qui demandaient à être protégées et au sous-secrétaire d'Etat des colonies qui venait de découvrir le système colonial et tenait à gratifier la métropole de sa découverte. Le Conseil général a porté en conséquence de 3 fr. à 5 fr. 50 c. le droit sur les farines, élevé de 7 fr. à 60 fr., le droit sur les bœufs, exhaussé de 3 fr. à 7 fr. 50 c. le droit sur les mélasses et sirops étrangers, créé de toute pièces un tarif différentiel qui frappe une série d'articles ouvrés ou manufacturés, et en particulier les lainages, les cotonnades et la bijouterie. Tels ont été les progrès poli-

tiques, financiers et économiques que la démocratie de couleur a réalisés depuis son arrivée aux affaires.

Si l'industrie sucrière avait continué à fournir aux propriétaires des habitations et aux actionnaires des usines les bénéfices et les dividendes plantureux dont ils avaient pris la douce habitude, ces progrès à rebours auraient encore été supportables. Mais la crise est survenue et ils l'ont singulièrement aggravée. L'augmentation des droits sur les farines, par exemple, n'inflige pas seulement un supplément de charges aux consommateurs, elle pèse sur la production sucrière, la nourricière de l'île. Les farines viennent en presque totalité des Etats-Unis, où elles servent à payer le sucre brut de la colonie qui y trouve actuellement son unique débouché. Or, n'est-il pas clair qu'en grevant la denrée avec laquelle les Américains payent le sucre, c'est comme si on augmentait les frais d'apports sur le marché de New-York? Les droits sur le bétail atteignent d'une manière plus sensible encore la production sucrière, qui emploie exclusivement des bœufs au travail. Quant aux droits sur les sirops et mélasses, ils menacent tout simplement de tuer raide la branche d'industrie qui a été le salut de la colonie dans la grande débâcle des sucres, je veux parler de la fabrication des tafias. De 8 millions de litres en 1880, cette industrie a porté sa production à 17 millions en 1884, et, comme les habitants ne produisent pas assez de sirops pour l'alimenter, elle en a demandé des quantités croissantes aux îles anglaises du voisinage. Qu'ont fait alors les producteurs de sirops? Ils ont usé de leur influence auprès du Conseil général, qui manipule à son gré les tarifs, pour faire augmenter les droits sur cette matière première du tafia; en ce moment même, ils s'agitent pour les faire porter à un taux prohibitif et, selon toute apparence, ils arriveront à leurs fins, car le protectionnisme a débordé de la métropole dans les colonies. Le résultat, vous le devinez. C'est que l'industrie des tafias sera obligée de diminuer sa production et qu'elle finira probablement par émigrer dans les îles anglaises. Pour avoir voulu vendre leur denrée trop cher, les producteurs de sirops et mélasses ne la vendront plus du tout. Ils auront tué la poule aux œufs d'or.

Quand on examine l'usage que les Conseils généraux des colonies font de la liberté illimitée d'intervention dans le domaine de l'activité privée et de taxation qui leur a été accordée, on se demande si cette liberté dont ils sont fiers n'a pas été un présent funeste pour les colonies. Le propriétaire d'esclaves était fier, lui aussi, de la liberté qu'il possédait d'user à sa guise de son troupeau; mais cette liberté en vertu de laquelle il obligeait ses esclaves à travailler jusqu'à dix-huit heures par jour, au moment de la récolte, était-elle avantageuse au troupeau? Je sais bien qu'ici c'est le troupeau, investi du suffrage universel, qui choisit lui-même ses maîtres. Du moins il en a le droit imprescriptible! Mais c'est un droit que la noire majorité du troupeau ne comprend pas et dont elle n'use pas. « Bon nègre », c'est chose triste à dire, n'apprécie son droit électoral qu'autant qu'il est trempé dans un verre de tafia. Sur 41,000 électeurs que possède la Martinique, 6,000 tout au plus participent à l'élection des députés, et quelques centaines seulement à celle des membres du Conseil général. La lutte n'est engagée qu'entre des états-majors, qui ne recrutent leur armée qu'à la condition de récompenser les recruteurs, autrement dit les électeurs influents. Ceux-ci demandent des places, ceux-là des droits protecteurs. Comment pourrait-on les leur refuser? Ne possède t-on pas les moyens de les satisfaire? Ne suffit-il pas d'user du droit illimité que l'on a d'augmenter ses attributions, de taxer et de protéger? On augmente donc ses attributions, on taxe et on protège, et s'il arrive que la colonie, frappée soudainement dans son unique industrie, succombe sous le faix, on demande secours à la métropole, qui est la providence naturelle des colonies. Voilà le mécanisme du système. Je suis en train de l'observer de près, et, si ingénieux qu'il soit, je me demande si c'est le meilleur des systèmes possibles, au point de vue des intérêts de la métropole et même des colonies.

G. DE MOLINARI.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir »

La Culebra, 24 février 1886.

A partir de Pedro Miguel, le Canal se trouve toujours à notre gauche : tout le long de la voie le décapage est fait.

Au kilomètre 58, à Paraiso, des mines saluent le passage de M. de Lesseps. Les déblais de ces décapages et de ces excavations sont portés au delà de la rive droite du Canal où, par un pont tournant établi à Pedro Miguel, passera le chemin qui rejoindra la voie actuelle aux environs du kilomètre 57. Ce n'est qu'après la traversée du massif montagneux, à San Pablo, que, franchissant un autre pont tournant, le *railway* reprendra la rive gauche du Canal.

Nous passons le campement de Paraiso; le Canal suit la vallée. Le décapage est fait jusqu'à la cote 36. Entre la nouvelle voie du chemin de fer dont je viens de parler et le Canal, nous apercevons une dérivation du Rio-Grande presque terminée.

Au kilomètre 55, ce sont des excavateurs qui travaillent : ces machines ont décapé tout le tracé. L'entreprise Jessen et di Petro, qui a contracté pour l'extraction de 1,500,000 mèt cubes sur ce point, a déjà enlevé 500,000 mètres cubes.

Le chemin de fer traverse ici de nouveau le Canal. Nous faisons halte, nous sommes à la Culebra.

Dès la descente du wagon, l'aspect de ce chantier est imposant. C'est un fourmillement inimaginable d'hommes, de machines et de matériel, à toutes les hauteurs. En face de nous, de l'autre côté de la voie ferrée, le Canal se profile à nos pieds. Des voies de déblai passent au-dessus du chemin de fer; au-dessous, les étages d'excavation se succèdent en un escalier gigantesque, à double évolution, dont le centre est formé par les attaques, les deux ailes par les remblais étagés.

Le débarcadère où l'on quitte le train est à la cote 67. L'entreprise de la Culebra, contractée par MM. Cutbill, de Lungo et Cie, s'étend du kilom. 53,600 au kilom. 53,408 c'est-à-dire sur une longueur de 1,800 mètres. La moyenne de la hauteur générale de la tranchée est de 100 mètres; l'ouverture, au sommet, sera de 260 à 300 mètres, les talus étant réglés à 45 degrés. Les attaques de 10 mètres en 10 mètres, s'exécutent encore en partie au premier matériel, les grands appareils n'étant pas encore tous en fonction.

Nous montons un « échelon » et parvenons à la cote 75. Ce côté du chantier occupe 2,000 nègres jamaïcains, presque tous accourus pour voir M. Ferdinand de Lesseps et l'acclamer. L'ingénieur de l'entreprise, qui nous accompagne, nous dit que ces travailleurs sont doux, polis et actifs.

Poursuivant notre ascension, nous atteignons la cote 85 : c'est le palier. Nous n'apercevons autour de nous que les cimes tranchées du massif formant la Culebra. On a déjà enlevé une hauteur de 20 mètres (le *cinquième* le plus diffi-

cile, par conséquent, car ce premier cinquième comportait l'organisation et l'installation) sur toute la longueur de l'entreprise.

En gravissant les gradins superposés, on a un coup d'œil d'ensemble des différentes couches géologiques en creusement : sur le côté gauche, une argile rouge très plastique ; à droite, le massif est de dolérite enveloppée de sable.

Sur la plate-forme où nous sommes, à la cote 85, ce qui reste à enlever se fait au gros matériel. A gauche, dans l'argile rouge, travaillent deux excavateur Evrard. Ces machines, qui pèsent 85 tonnes, sont de la force de 80 chevaux. Chacune d'elles enlève 300 mètres cubes en 10 heures et charge en 8 minutes un wagon de 6 mètres cubes.

Un léger détour du chantier nous fait rencontrer à la même cote un excavateur Bouley et un autre Evrard, travaillant dans une veine de terre noire très friable. A l'extrémité, on poursuit encore une attaque au petit matériel. De ce même coté, nous apercevons à la cote 85 trois excavateurs Wehyer et Richemont en fonctionnement. Au-dessus de nous, il reste à terminer la régularisation d'un sommet, à la cote 120, qu'on exécute au petit matériel. Au moment où nous atteignons ce faîte, une cinquantaine de petites mines font explosion : c'est le procédé ordinaire pour les déblais.

De ce point culminant, on domine tout ce chantier si considérable. Le coup d'œil est merveilleux.

Le chantier de la Culebra se développe en demi-cercle ; la trouée déjà faite conduit la vue, devant nous, dans la direction de Colon, jusqu'aux chantiers d'Emperador, du Haut et du Bas Obispo, que nous visiterons tantôt.

En redescendant, nous voyons cinq excavateurs en cours de montage ; cinq autres de ces appareils viennent d'être livrés en pièces et ne tarderont pas à être mis en assemblage. Ce chantier, dont le rendement mensuel est d'environ 85,000 mètres cubes actuellement, arrivera à une production considérable lorsque le gros matériel sera en marche au versant côté Panama, comme il l'est au versant côté Colon.

En ce moment, il compte 12 excavateurs en service, 5 en montage et 5 prêts à être montés ; prochainement il en aura 28 en sus, qui sont en route.

Dans cette partie du parcours du Canal, le sommet le plus élevé atteint se trouve à 140 mètres au-dessus du niveau de la mer ; mais ce point extrême n'est pas dans la ligne, dans l'axe du Canal, il a été touché par la largeur qu'il a fallu atteindre au sommet pour la pente à donner aux talus.

En continuant notre excursion, nous parvenons au kilomètre 53,400, à la fin du chantier de la Culebra, où une attaque au petit matériel est faite à la cote 65. L'attaque est commencée en « cunette ». La cunette est un large fossé creusé sur les côtés des chantiers à une cote inférieure permettant de déverser de haut les déblais dans les wagons de décharge ou d'installer un excavateur pour travailler en décapement, c'est-à-dire de bas en haut.

Du Lirio à Las Cascadas, 24 février.

Nous sommes aux chantiers d'Emperador, au kilomètre 53,600, à la cote 65. Ils s'étendent sur une longueur de 4 kilomètres contractée par l'entreprise Jacquemin. Ces chantiers sont ceux du Lirio, où il y a en marche six excavateurs, d'Emperador proprement dit, l'excavateur de la cunette où l'on travaille dans la roche, et de Las Cascadas, qui emploie actuellement deux excavateurs.

En arrivant au chantier du Lirio, nous voyons à gauche un excavateur qui travaille en fouille à une cunette dont le fond est à la cote 60 et où la largeur atteinte est déjà de 50 mètres environ.

Quatre autres cunettes sont espacées sur ce même côté. Le sol est une argile grise ferrugineuse. A la cote 60, la largeur de l'emprise est de 140 mètres. De l'autre côté, l'attaque est faite au petit matériel et la berge du Canal est dressée à mesure. Chaque excavateur fournit ici de 300 à 400 mètres cubes de déblais par jour.

Franchissant les 1,400 mètres que comporte le chantier du Lirio, nous arrivons à celui d'Emperador, qui est en partie dans la roche. Ici, nous sommes à la cote 54.

De grands travaux ont été exécutés, d'abord pour l'écoulement des eaux vers le Chagres. Actuellement, on creuse, à droite et à gauche, deux cunettes. Un petit renflement rocheux, à droite, est enlevé par explosions de mines de 200 kilogrammes chacune. Sur ce point, la pente du talus a été réduite à un quart, le sol étant très dur. Du côté gauche, un excavateur travaille en décapement pour préparer une cunette.

Arrivés au kilomètre 51,450, nous entrons dans le chantier dit de la Cunette. Bien que cette installation ne date que de la fin de janvier, le résultat obtenu est important. Deux cunettes règnent des deux côtés jusqu'au kilomètre 48,050, et la totalité de l'emprise est dérasée.

En suivant le fond de la cunette, à la cote 48, nous atteignons la partie rocheuse de la section. A gauche, se trouve le Cerro Lapita, haut de 85 mètres; cette colline est complètement tranchée, il n'y a plus qu'à régler les talus, ce qui est l'affaire d'un mois environ.

La tranchée présente la couleur rougeâtre de l'argile ferrugineuse; au-dessous de la couche argileuse on rencontre la roche dure. Au nord du Lapita, une petite vallée est en cours de comblement par les déblais qui établissent en même temps la berge du Canal.

Sur la rive gauche, le tracé coupe un petit cerro, dit de la Carrière, et formé de roche dure.

Sur la rive droite, on creuse le cerro des Echelles, où l'excavation a déjà atteint la cote 50; l'inclinaison des talus est maintenue à 1/4, il en reste environ 10 mètres de hauteur sur 25 à 30 mètres de large pour l'amener à la cote 50.

La grande Société française de constructions et de travaux publics, si habilement présidée par M. Villard et dirigée dans l'Isthme par un ingénieur éminent, M. Bonnafoux, va reprendre tous les chantiers, depuis le kilom. 53,600 jusqu'au kilom. 44. La presque totalité de l'emprise paraissant de nature rocheuse, la Société a l'intention d'employer des perforatrices. C'est par ce procédé qu'on fera disparaître un gros renflement rocheux appelé le Morne, qui surgit au milieu même du Canal.

Tous les chantiers que nous venons de parcourir offrent un aspect magnifique : les campements, établis dans d'excellentes conditions hygiéniques, s'étendent tout le long du Canal, à droite.

De la limite du chantier de Las Cascadas, où nous a portés notre excursion, nous allons reprendre le train pour aller déjeuner à Emperador.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 29 avril au 13 mai 1886.

Opp. 451. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur nº 71,792.

Opp. 452. — Sur sept actions au porteur nºs 193,814 à 193,820 et six obligations 5 0/0 au porteur nºs 147,456 à 147,461.

Opp. 453. — Sur un récépissé de dépôt de quatre obligations provisoires 3 0/0 nos 583,713 à 583,716.

Opp. 454. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 308,044.

Opp. 455. — Sur un coupon n° 3 d'obligation 3 0/0 n° 103,986.

Opp. 456. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 11,610 pour quarante-cinq actions.

Opp. 457. — Sur quinze actions au porteur nos 147,005, 199,720, 271,906, 273.206, 273,207, 316,025, 316,027, 440,297 à 440,299, 467,053, 467,054, 495,158, 551,158, 559,550 et sur une obligation 5 0/0 au porteur n° 217,041.

Opp. 458. — Sur deux actions au porteur nos 15,767 et 40,875.

Opp. 459. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 9,289, pour cinq actions.

MAINLEVÉES

***Signifiées du* 29 *avril au* 13 *mai* 1886.**

Opp. 418. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 6,296 pour quatre actions.

Opp. 426. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action n° 10,789 pour une action.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 66308

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 30 AVRIL AU 14 MAI 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
30	467.50 468.75 467.50	en liq. : ... au 30 : 470	415	383.50 383 383.50 384	230 230.25 230.50 230 229.75 229.50	285 284.50 284
1	470 468.75 467 50 468.75 470 468.75	en liq. : 470 au 15 : 468.75	»	381.25 381 380.50 380 379.50 378 380 381.25	230.50 230 229 230 229.50 229 228	284 283 282.50 284 282.50 282
2	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
3	465 466 25 467 50 465 466.25 465 467.50	en liq. : 467 50 au 15 : 467.50	420	375 372.50 370 375 377.50 375	228 227.50 226 225	280 278 277 276.50 276 278 279 280 280.50 278 280
4	466.25 465 462.50 465 462.50 465 466 25	en liq. : ... au 15 : 463.75	415	376.25 375 372.50 375 376.25 377	225 222 50 220 222.50	278 278.50 279 279.50 280
5	465 463 75 465 466.25 467.50 466.25 467 50	en liq. : ... au 15 : 465	420	380 381.25 381.75 382 382.50 380	222.50 220	280 279.25 280
6	467.50 468.75 470	en liq. : ... au 15 : 467.50	»	377 380	220 221.50 222 222.50	279 278.75 278.50 278.25 278
7	465	en liq. : ... au 15 : 468.75	»	377 380 379 380	222.50 223.75 225 227.50 223 225	278 277 75 277.50 278 278.50
8	463.75 465 466.25	en liq. : ... au 15 : 465	420	380 381 382 382.50 383 382	228 227	279 279.75 280
9	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
10	465 463.75 462.50 461.25 463.75 465	en liq. : .. au 15 : 465	420 418.75	382.50 383.75 384 382.50	228 229 230	280
11	467.50 466.25 467.50	en liq. : ... au 15 : 467 50	420 418.75 415	385 384	230 231 231.50 232 233 232 232.50	280
12	467.50 468.75 470 468 75	en liq. : ... au 15 : 467.50	418.75	385 383 384 50	233 233.50 234 234 25 234 50 235	280
13	470 468.75 467.50	en liq. : ... au 15 : 470	420	384 385	235 234.50 234 233 55	280 281 280 281
14	462 50 461.25 460 458.75 457.50 458.75 460 461.25 462.50	en liq. : ... au 15 : 461.25	420 415	382.50 380 383.50 385 382.50	230 229 228 75 228 227 230 230.50 231 231.25	281 280 279 281

7e Année. — Numéro 163. Mardi 1er Juin 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

PAYEMENT DU ONZIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'actions de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon n° 11, échéant le 1er juillet 1886, sera payé à partir du jeudi 1er juillet 1886, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

8 fr. 431 impôts déduits, par action nominative ;

Et de :

8 fr. 107 impôts déduits, par action au porteur libérée de 375 francs ;

7 fr. 982 impôts déduits, par action au porteur libérée de 500 francs.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger.

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS 5 0/0

SEPTIÈME TIRAGE

Le septième tirage des Obligations 5 0/0 aura lieu le mardi 15 juin prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 183 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juillet suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Nous avons publié *in extenso*, dans le Bulletin du 15 avril, le texte du rapport de M. Richard, député de la Drôme, concluant, au nom de ses collègues de la Commission des pétitions, — et sur un vote unanime, — au renvoi au Président du Conseil, Ministre des affaires étrangères, et aux Ministres de l'Intérieur et des Finances, des pétitions par lesquelles les actionnaires et les obligataires du Canal de Panama ont demandé que M. Ferdinand de Lesseps soit autorisé à emprunter, au moyen d'une émission de valeurs à lots, « les sommes qui lui sont encore nécessaires pour terminer les travaux de construction du Canal Interocéanique de Panama ».

La question, qui se trouvait naturellement portée à l'ordre du jour de la rentrée du Parlement, est venue au corps législatif le 25 mai.

D'accord avec le Rapporteur de la Commission des pétitions, M. le Ministre des Travaux publics a demandé l'ajournement de la discussion (1).

(1) M. BAIHAUT, *ministre des Travaux publics.* — Messieurs, j'ai l'honneur de demander à la Chambre de vouloir bien prononcer l'ajournement sur les conclusions de la Commission des pétitions dont M. le Président vient de donner lecture.

Je crois qu'il y aura un certain intérêt à ne pas retarder trop longtemps cette discussion, mais il est impossible que le Gouvernement l'accepte dès aujourd'hui. (Très bien !)

M. RICHARD (Drôme), *rapporteur.* — Je suis d'accord avec M. le ministre pour l'ajournement.

M. LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'opposition à l'ajournement ? La discussion est ajournée.

Nous croyons qu'il faut interpréter cet accord en ce sens que, le gouvernement ayant transmis au Président-Directeur de la Compagnie du Canal de Panama deux questions, en demandant, sur ces deux questions, l'avis des Conseils techniques de la Compagnie, et M. Ferdinand de Lesseps, après avoir convoqué ces Conseils, devant transmettre à son tour au Gouvernement, les réponses aux deux questions posées, il a été jugé préférable, sans doute, avant d'aborder l'examen de la demande des pétitionnaires, d'attendre la remise de la réponse des Conseils techniques de la Compagnie.

Les membres dont les noms suivent, de la Commission consultative, ont été convoqués par M. Ferdinand de Lesseps.

MM. Pascal, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées;
- L'amiral Jurien de la Gravière, président de l'Académie des Sciences;
- Lefébure de Fourcy, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées;
- Ruelle, directeur de la construction des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;
- Lalanne, membre de l'Institut, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées;
- Daubrée, membre de l'Institut, directeur de l'Ecole des Mines;
- Jacquet, Inspecteur général des Ponts-et-Chaussées;
- Laroche, Ingénieur en chef, Professeur à l'Ecole des Ponts-et-Chaussées.

Nous croyons devoir ajouter, mais à titre de simple information, et pour répondre à de nombreuses lettres d'actionnaires, que le rapport de M. l'ingénieur Rousseau n'a pas été communiqué à la Compagnie.

Nous ne saurions, en conséquence, sans manquer au devoir que nous impose notre respectueuse déférence envers les pouvoirs publics, relever aucune des appréciations de la presse sur un document que l'administration de la Compagnie ne connaît pas.

Nous ne saurions davantage livrer à la publicité, actuellement, la lettre que M. Ferdinand de Lesseps a reçue du ministre des Travaux publics, et encore moins la réponse du président-directeur de la Compagnie à la lettre du ministre, réponse accompagnée de la délibération des conseils techniques.

Mais toutes nos mesures sont prises pour que les actionnaires et les obligataires de la Compagnie, — c'est-à-dire tous ceux dont l'adresse est connue de l'Administration, — reçoivent, par la poste, ce document, aussitôt que le gouvernement en aura autorisé la publication.

Nous sera-t-il permis d'ajouter, cependant, que les réponses de nos Conseils aux deux questions posées par le gouvernement sont aussi nettes et aussi satisfaisantes qu'on devait les attendre de la part de Conseils si unanimement qualifiés.

Sans se laisser troubler un seul instant par les commentaires de toutes sortes, — d'ordre technique et d'ordre financier, — qui ont suivi les publications diverses du résumé des conclusions de M. Rousseau, les actionnaires et les obligataires de la Compagnie de Panama ont, une fois de plus, témoigné de leur confiance.

Cette confiance ne sera certainement pas trompée.

Les préparatifs de la prochaine campagne, l'activité à imprimer à la période d'exécution finale commencée, la nécessité, en un mot, de faire face aux grands efforts qui doivent procurer le prompt achèvement de l'œuvre au monde maritime et commercial, exigeront des résolutions.

C'est par leur président que les actionnaires et les obligataires seront les premiers renseignés; et nous leur demandons instamment, jusque-là, de ne se laisser émouvoir, ni impressionner par aucune nouvelle, par aucune publication.

Soit par le *Bulletin*, soit par voie de circulaire, M. Ferdinand de Lesseps, comme d'usage, s'adressera directement à ses associés, le moment venu, et, comme d'usage, franchement, sans délai.

TÉLÉGRAMME

Cube exécuté en avril

Décomposé suivant situations commençant par Colon

Colon	130.000
Gatun	310.000
Bohio Soldado	60.000
Tabernilla	2.000
San Pablo	32.000
Gorgona	37.000
Matachin	21.000
Obispo	60.000
Emperador	127.000
Culebra	111.000
Paraiso	31.000
La Boca	46.000
	967 000
Dérivations	30.000
Accessoires	42.000
Total	1.039.000

VŒU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN

La chambre de commerce de Rouen, dans sa séance de vendredi, a émis à l'unanimité le vœu suivant :

La chambre de commerce de Rouen;

Vu le rapport de M. E. Ferry, délégué par elle pour accompagner, à Panama, M. Ferdinand de Lesseps, dans la visite qu'il vient de faire aux travaux du canal interocéanique;

Considérant que la prompte terminaison de cette voie de communication présente un intérêt national et patriotique;

Considérant l'avantage qui doit résulter pour le port de Rouen de l'ouverture du canal au trafic du monde entier,

Emet le vœu que les pouvoirs publics accordent leur appui moral à l'œuvre si française du canal de Panama, et facilitent, par les moyens dont ils disposent, le rapide achèvement de cette entreprise grandiose.

LES FÊTES DU HAVRE

Inauguration d'un service transatlantique.

A l'occasion du départ de *La Champagne*, inaugurant le nouveau service de paquebots à marche rapide établi entre le Havre et New-York par la Compagnie transatlantique, des fêtes ont eu lieu au Havre les 21 et 22 mai; la présence du Ministre des Postes et Télégraphes, du Ministre du Commerce et de l'Industrie, de M. Mac-Lane, Ministre des Etats-Unis à Paris, des autorités du département de la Seine-Inférieure, etc., donnait à cette manifestation un caractère de solennité tout spécial.

La Champagne et les trois autres paquebots de même modèle, que la Compagnie transatlantique va mettre successivement en ligne, sont assurément les plus beaux spécimens actuels de l'architecture navale.

Au banquet offert le 21 mai, à bord de la « Champagne », aux nombreux invités de laC ompagnie transatlantique, M. Cloquemin, vice-président de cette Société, prenant la parole au nom de M. Eugène Pereire, empêché par une indisposition de se rendre au Havre, a prononcé un discours dont nous extrayons le passage suivant :

« Cette réunion n'est pas, Messieurs, une simple manifestation des sympathies que peut exciter chez vous une Compagnie maritime essentiellement française. Elle est aussi, permettez-moi de le dire, la consécration solennelle d'un succès, depuis longtemps poursuivi, qui assure définitivement à notre pays une puissance nouvelle : celle des grandes constructions navales !

« Vous êtes, en effet, ici, Messieurs, sur un paquebot construit en France, par des ouvriers français, avec des matières premières françaises, et sous la direction d'ingénieurs de la marine de l'Etat. La *Champagne* a deux fois le droit de porter les nobles couleurs du pavillon français ! Et, après elle, vous verrez bientôt entrer en ligne nos trois autres paquebots : La *Bourgogne*, la *Bretagne* et la *Gascogne*, — quadruple affirmation d'un progrès dont notre patriotisme a le droit de se réjouir !

« Je n'ai jamais oublié qu'en 1864, l'honorable directeur général des postes répondant, à bord du *Washington*, à un discours de M. Emile Pereire, alors président de la Compagnie générale transatlantique, prononçait ces paroles prophétiques :

« Encore un peu de temps, et les hommes de
« notre génération verront les bâtiments des Mes-
« sageries sortir par la porte de Suez et les bâti-
« ments de la Compagnie transatlantique sortir par
« la porte de Panama, se rencontrer et se saluer
« dans l'Océan Pacifique, après avoir embrassé le
« le monde dans leurs évolutions... (Applaudisse-
« ments).

« Oui, en effet, le jour n'est pas éloigné où nous franchirons cette porte de Panama. Nous croyons à la promesse que nous en a faite encore, ces jours derniers, l'illustre M. de Lesseps, que nous aurions été heureux de saluer ici de nos acclamations, et à qui nous envoyons, du bord de *La Champagne*, l'expression de notre admiration sincère !

« En attendant, Messieurs, nous réalisons une espérance en mettant désormais à huit jours de distance Paris et New-York, en dépit des 6.000 kilomètres qui séparent ces deux grands foyers de l'activité humaine ! »

Le ministre des postes et télégraphes a répondu en rendant justice aux efforts de la Compagnie transatlantique.

Le ministre du commerce et de l'industrie a pris à son tour la parole pour exprimer les sentiments du gouvernement à l'égard « de la grande nation amie d'au-delà des mers, avec laquelle nous entretenons de si cordiales relations. »

Des toasts ont encore été portés par MM. Siegfried, député, Mallet, président de la Chambre de Commerce, Delarbre, vice-président de la Compagnie de l'Ouest, Mac-Lane, ministre des Etats-Unis, etc.

Le lendemain, à 10 h. 1/2 du matin, le ministre des postes et télégraphes et sa suite, montés à bord de la *République*, remorqueur de la Compagnie transalantique, ont assisté au départ de *la Champagne*, qui a pris le large, faisant route pour New-York, aux acclamations enthousiastes de la foule.

A midi a eu lieu le déjeuner offert à M. Granet par la municipalité.

Parmi les discours prononcés à ce second banquet, nous citerons le toast du préfet de la Seine-Inférieure, dont *l'Agence Havâs* donne le résumé suivant :

Le préfet de la Seine-Inférieure a enfin porté un toast au département, aux députés et aux sénateurs, qui personnifient l'union de tous les républicains. Il a exprimé l'espoir que les travaux du port du Havre seraient promptement terminés en vue de la réalisation du canal de Panama.

LE RAPPORT DU DÉLÉGUÉ DE ROUEN

Extrait du « Messager de Paris. »

La Chambre de commerce de Rouen ayant délégué un de ses membres pour accompagner M. F. de Lesseps dans son voyage de janvier-mars 1886 à Panama et examiner l'état des travaux de percement du Canal interocéanique, M. E. Ferry, à qui cette mission avait été confiée, a présenté à son retour à la Chambre de commerce, dans sa séance du 6 avril 1886, un rapport que, malgré son étendue, nous croyons intéressant de placer sous les yeux de nos lecteurs, la curiosité publique étant très vivement excitée en ce moment à l'égard de tout ce qui touche l'entreprise du Canal de Panama.

L'incertitude qui plane sur les décisions du Gouvernement concernant la demande d'autorisation pour la Compagnie de procéder à une émission d'obligations à lots, ne saurait se prolonger longtemps sans porter un grave préjudice aux intérêts les plus considérables et les plus dignes d'attention. Il est urgent qu'une solution intervienne, que la Compagnie et le public sachent à quoi s'en tenir, que le développement d'une entreprise aussi gigantesque ne soit pas indéfiniment suspendu par des retards que rien ne saurait plus justifier. Il faut qu'une réponse soit donnée aux demandes de la Compagnie, aux légitimes revendications de l'opinion publique et notamment des petits capitalistes, se manifestant par des pétitions dont la prise en considération a été déjà recommandée au Parlement par une commission spécialement formée pour délibérer sur l'état de la question.

Le Gouvernement a demandé à la Compagnie de nouvelles explications, et celle-ci a aussitôt désigné une commission technique qui pour objet de préparer la réfutation des objections présentées par le gouverne-

ment. Tout porte à croire que cette commission, composée des autorités les plus compétentes en la matière, et qui va se trouver en face de solutions particulières déjà proposées, aussi bien que de travaux depuis longtemps accumulés par les ingénieurs et par le comité de la Compagnie, aura promptement accompli sa tâche et déposé ses conclusions. La Compagnie, on peut le tenir pour certain, fera les plus énergiques efforts dans ce sens, et il ne dépendra pas d'elle que la question ne soit enfin tranchée par les pouvoirs publics dans le plus court délai possible, comme l'exige impérieusement l'impatience trop justifiée des capitalistes qui ont mis et sont résolus à conserver leur confiance dans le succès final de l'entreprise.

Le rapport de M. E. Ferry se compose d'une partie historique, d'une partie économique et statistique, d'une partie financière et d'une partie technique. C'est la première fraction de cet important travail, celle qui a trait aux antécédents historiques de l'entreprise actuelle que nous reproduisons aujourd'hui. Le reste suivra rapidement.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Août 1885.

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéréssants des observations du mois d'août 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOE Minimum	TEMPÉRATURE ABSOE Maximum	Moyenne des minima et maxima moyens	État hygrométrique moyen.	PLUIE Hauteur en millimèt.	PLUIE Nombre de jours
COLON	21°,2	33°,0	27°,2	88°,9	515m 8	25
GAMBOA	21°,0	31°,6	26°,4	86°.8	394m 0	21
NAOS	20°,2	35°,8	27°,9	83°,8	139m 1	11
Totaux	62°,4	103°,4	81°,5	259°,5	1018m 9	57
Moyennes	20°,8	34°,5	27°,2	86°,5	349m 6	19

La température a peu varié, et sa moyenne générale est exactement la même qu'en juillet. C'est encore Naos qui a la moyenne la plus élevée et en même temps les écarts journaliers les plus considérables, ce qui tient probablement à la petite quantité de pluie tombée dans cette île ; le soleil passant au zénith de l'isthme pendant ce mois, l'afflux de chaleur est à son maximum et produit plus d'effet à Naos qu'ailleurs, à cause de la faible humidité relative de l'air dans cette station.

La température moyenne de l'eau de la mar a baissé, surtout à Colon, où elle est de 26° 7 au lieu de 27° 8 ; à Naos elle est est de 24° 9 au lieu de 25° 2.

L'humidité moyenne a peu varié; son augmentation la plus sensible a eu lieu à Gamboa, où il a plu beaucoup plus qu'en juillet, soit 394 m/m 0 d'eau au lieu de 230 m/m 2. Il y a eu aussi augmentation de pluie à Naos, mais diminution à Colon, et finalement, pour tout l'isthme, l'augmentation est de près de 60 m/m.

Le Chagres a eu quelques crues très rapides dont la plus forte a eu lieu du 19 au 20. D'après le fluviographe de Gamboa, la montée a commencé le 19 vers 5 heures du soir et s'est arrêtée au chiffre de 2m 60 dans la nuit suivante à 1 heure ; le 20, à 11 heures du matin, cette montée de 2m 60 avait complètement disparu ; à minuit, l'abaissement était de 3m 15 et continuait encore.

Le régime du vent n'a absolument rien présenté de particulier. En sus des brises variables qui soufflent habituellement pendant la saison des pluies, on remarque une direction Ouest ou Nord-Ouest, un peu générale, qui vient probablement de l'aspiration vers la partie septentrionale de l'Amérique du Sud. Les calmes sont toujours fréquents le matin et le soir, surtout à Colon et à Gamboa.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon	— 0m,02	0m,44	0m.42
Naos	— 0m.10	5m.83	5m,90

Ces mouvements sont, pour ainsi dire, les mêmes qu'en juillet. A Naos, ils ont eu lieu les 12 et 13 août, c'est-à-dire un peu après la nouvelle lune du 10.

LA COMMISSION ESPAGNOLE A PANAMA

En rendant compte de l'excursion faite dans l'isthme par la Commission scientifique espagnole, le *Paris-Bourse* cite les lignes suivantes d'un correspondant de Panama :

Un détail important pour finir. Il nous a été permis de causer quelques instants avec un des principaux membres de la Commission. Au cours de la conversation, qui a roulé sur les affaires du Canal, nous avons surtout retenu cette réponse faite à notre question : Quelle était l'opinion de la Commission sur le Canal ?

On nous a répondu :

« Notre opinion est absolument favorable à l'entreprise. Nous avons été surpris des grands progrès faits, et ce qui est plus encore, c'est l'organisation merveilleuse des chantiers et la puissance des machines et du matériel en général employés pour creuser le Canal. Avec de tels éléments, il n'est point douteux que la grande œuvre, qui intéresse l'Espagne à un si haut degré, ne soit terminée d'ici quelques années, et donne des avantages immenses au commerce du monde entier. »

SUEZ ET PANAMA

Le *Moniteur universel* fait un curieux rapprochement entre les attaques qui furent dirigées jadis contre le canal de Suez et celles dont le canal de Panama vient d'être l'objet.

C'étaient, dit-il, mêmes violences, mêmes accusations, mêmes critiques, avec cette différence cependant, c'est que, tandis que M. l'ingénieur Rousseau déclare que l'exécution du canal de Panama n'est que *difficile*, lord Palmerston, à la tribune du Parlement anglais, déclarait le canal de Suez *impraticable*, ou devant, tout au moins, coûter un si haut prix, que les capitaux qui s'y étaient engagés ne trouveraient jamais leur rémunération.

Il nous a paru piquant de reproduire quelques-unes des diatribes de lord Palmerston. Dans la bouche du ministre britannique, elles avaient certes une grande autorité. Il est au moins curieux de comparer ce qu'elles prédisaient avec ce qui s'est produit. Elles fourniront aux actionnaires de Panama un précieux élément d'appréciations. Ils verront ce

qu'ils doivent penser des prédictions qu'une spéculation sans conscience se plaît à leur faire sur l'entreprise dans laquelle, avec tant de raison, ils ont placé leur confiance.

CHAMBRE DES COMMUNES D'ANGLETERRE

Séance du 7 juillet 1857.

Réponse à M. H. Berkeley

« *Lord Palmerston.* — Le gouvernement de Sa Majesté ne « peut certainement pas entreprendre d'employer son in- « fluence sur le sultan pour l'induire à permettre la cons- « truction de ce canal, parce que dans les quinze dernières « années le gouvernement de Sa Majesté a usé de toute l'in- « fluence qu'il possède à Constantinople et en Egypte pour « empêcher que ce projet ne fût mis à exécution. C'est une « entreprise qui, je le crois, au point de vue du caractère « commercial, peut être jugée comme étant au rang de ces « nombreux projets d'attrape (bubble) qui, de temps en « temps, sont tendus à la crédulité des capitalistes gobe- « mouches.

« Je pense qu'il est physiquement impraticable, si ce n'est « par une dépense qui serait beaucoup trop grande pour ga- « rantir une espérance de rémunération. Je pense donc que « ceux qui engagent leur argent dans une entreprise de cette « espèce (si mon honorable ami a quelques-uns de ses élec- « teurs qui se disposent à le faire) se trouveront déplorable- « ment déçus par le résultat. »

Séance du 17 juillet 1857.

« *Lord Palmerston.* — L'honorable membre (M. Griffiths) « désire savoir si, dans la réponse que j'ai faite relativement « au projet de creuser un canal de 300 pieds de large et de « 30 pieds de profondeur, entre la Méditerranée et la mer « Rouge, j'ai exprimé une opinion précipitée, ou si je n'ai « pas, à l'égard des puissances étrangères, montré plus d'om- « brage qu'il ne convenait, quelque motivée que pût être « cette jalousie. Tout ce que je puis répondre, c'est que, « quelles que soient les objections que j'aie en aucun temps « formulées relativement à ce projet, je me suis attaché « plutôt à les atténuer qu'à les exagérer. »

... « Quand aux difficultés que présentent les travaux d'art « il n'en est point dont ne puissent triompher l'argent et le « talent, si ce n'est celle d'arrêter les flots de l'Océan et de faire « remonter les fleuves à leur source. Mais je crois, et je me « fonde sur une assez bonne autorité, qu'il est impossible d'exé- « cuter ce plan, à moins d'une dépense qui l'empêcherait d'être « une entreprise productive.

« Ainsi donc, je pense que je ne serais pas loin de la vérité « en disant que c'est un de ces projets à faire des dupes, qui « sont souvent mis sur le tapis, pour pousser les capitalistes « anglais à y prendre part avec leur argent, et qui, à la fin « quand les capitalistes s'y sont engagés, les laissent plus « pauvres, en rendant d'autres plus riches.

Séanee du 14 août 1857

« *Lord Palmerston.* — Mon très honorable ami (M. Gladstone) « a introduit de nouveau la question tant débattue du canal « de Suez. Je ne doute pas qu'une bonne partie de cette élo- « quence persuasive que l'on dépense maintenant dans nos « grandes citées commerçantes pour gagner la nation au projet « qu'il recommande, n'ait exercé une très vive influence sur « mon honorable ami.

« Il y a peu de temps que l'on m'a demandé l'opinion du « gouvernement sur ce sujet. J'ai répondu comme il semblait « de mon devoir de le faire, tout en parlant comme un profane « qui n'est pas du métier, que je considère ce projet comme « physiquement chimérique ; que commercialement je ne crois « pas qu'il soit rémunératoire, et qu'enfin j'y trouve de très « fortes objections politiques.

Séance du 23 août 1860

Lord Palmerston. — Il est vrai, ainsi que le dit mon ho- » norable ami (M. H. Seymour) que le pacha d'Egypte a été » induit à prendre un grand nombre d'actions dans la Com » pagnie du Canal de Suez. Cette Compagnie, comme je l'ai » souvent dit, est l'une des plus remarquables tentatives de » tromperie qui aient été mises en pratique dans les temps » modernes. (Rires). C'est un leurre complet depuis le com- » mencement jusqu'à la fin. Beaucoup de personnes en France, » des petites gens *(small persons)*, ont été induites à prender » de petites actions, sous l'impression que l'affaire serait une » chose profitable. La marche des travaux en Egypte, toute- » fois, a été telle, qu'elle a montré que si l'entreprise n'est » pas impraticable, elle exigera des sacrifices d'argent, de » temps et de travail tout à fait au-dessus des forces de » toute compagnie. »

Et notre confrère termine ainsi :

En dépit des railleries et sinistres pronostics de lord Palmerston, le Canal de Suez a été achevé; il fonctionne; il a enrichi ses actionnaires. Ne peut-on pas en conclure qu'il en sera de même pour le Canal de Panama ?

L'AVENIR DE L'OCÉAN PACIFIQUE
Et le Canal de Panama.

Dans une étude géographique sur les îles Samoa, la *Revue scientifique* met en relief le spectacle intéressant que donne, en ce moment, l'envahissement de l'Océanie par la civilisation européenne, et elle signale les efforts que font certaines puissances pour acquérir, soit par l'astuce, soit par la force, des parcelles de cette cinquième partie du monde, si dédaignée jusqu'à nos jours.

La *Revue* débute ainsi :

L'occupation des archipels de l'océan Pacifique par les grandes nations de l'Europe, occupation commencée aussitôt après l'ouverture des travaux de Panama, se continue et ne s'arrêtera que lorsqu'il n'y aura plus un seul îlot à conquérir. C'est une curée, et chacun s'y jette avec l'espoir de saisir un lambeau de terre.

L'Angleterre, selon son habitude, s'est fait une part léonine. L'Allemagne s'efforce de suivre son exemple. L'Espagne affirme plus que jamais ses droits séculaires sur les Carolines et les Soulous. Quant à la France, comme satisfaite de posséder les Marquises, l'archipel de Taïti et la Nouvelle-Calédonie, elle reste en présence des Nouvelles-Hébrides sans oser s'en emparer et sans vouloir que d'autres y touchent. Puisse-t-elle ne pas se repentir de sa trop grande réserve!

La constatation qui précède fait ressortir bien nettement la foi que l'on a en Europe dans le percement de l'isthme et dans l'avenir du canal interocéanique.

Les îles Samoa ou îles des Navigateurs, découvertes par Bougainville en 1768, doivent leur origine à une éruption volcanique. Les quatre îles principales du groupe sont Savaï, Upolu, Tutuila et Manua. Savaï est la plus grande de toutes et cependant sa population n'est que de 12,000 âmes. Upolu, qui lui est inférieure en étendue, en compte environ 16,000. C'est là que se trouve Apia, la capitale commerciale des Samoa, avec Pointe-Mille, la résidence du roi Melietoa. parle

Un négociant allemand, ayant revendiqué récemment la propriété de cette résidence, a été soutenu par le

consul d'Allemagne, et celui-ci a profité de l'occasion pour faire un acte d'autorité et de violence qui semble le premier indice d'une annexion depuis longtemps projetée ; cette annexion est cependant contraire aux termes d'une convention passée entre l'Allemagne, l'Angleterre et les Etats-Unis, et d'après laquelle le gouvernement américain aurait garanti au Samoens leur indépendance jusqu'en 1888.

La France et l'Angleterre, jusqu'à présent, ne sont guère représentées dans ces parages que par des missionnaires, et n'y exercent qu'une influence morale. Les Allemands, au contraire, ont été plus pratiques et s'y sont créé des intérêts commerciaux. Des maisons de Hambourg ont établi là de larges comptoirs, elles ont des plantations de cocotiers, des champs de caféiers et de cotonniers couvrant déjà une surface de 6.000 acres de terrain (2428 hectares).

C'est, dit la *Revue scientifique*, l'occupation justifiée par des actes.

Les importations allemandes, composées de cotonnades et d'armes à feu, s'élevaient, en 1883 — d'après le rapport du consul Steubel — à la somme de 1.500.000 francs. Les articles exportés, coprah et textiles, atteignaient presque le même chiffre. Il y est venu, dans cette même année de 1883, 92 navires allemands contre 35 navires anglais et 18 américains.

La prépondérance de l'Allemagne aux Samoa était donc, dès cette époque, en trop bonne voie pour qu'elle s'arrêtât, et nous la considérons à peu près comme à son apogée.

La conclusion de l'étude géographique que nous venons de citer est que, le jour de l'ouverture du canal de Panama, l'Allemagne n'aura pas à regretter d'avoir cherché l'annexon d'un des archipels les plus fertiles et les plus riches de l'Océanie.

L'EMPRUNT

Sous ce titre, le *Messager de Paris* a publié une étude intéressante sur la situation de l'entreprise et ses chances d'avenir et de prospérité, telles qu'elles résultent du rapport voté à l'unanimité par la commission des pétitions de la Chambre des députés.

La Chambre, on le sait, sera bientôt appelée, dit notre confrère, à se prononcer sur l'autorisation à accorder à la Compagnie de Panama d'émettre des obligations à lots jusqu'à concurrence de 600 millions pour achever son œuvre gigantesque.

La préparation de la loi à intervenir a servi de prétexte à de très vives attaques contre la Compagnie. La campagne menée à cet égard a pesé sur les cours des actions qui, tenues fermement à 480 ou 500 francs, sont descendues un instant fort au-dessous de ce cours.

Le récent voyage de M. de Lesseps à Panama et la publicité dont il l'a accompagné, en conviant à cette visite les principaux représentants du commerce ainsi que de la presse, ont répondu à ces attaques. Il est dès à présent certain que, les choses ordinaires suivant leur cours, le canal sera achevé pour 1889.

Le journal invoque, à l'appui de cette prévision, l'opinion raisonnée de la Commission des pétitions qui a cru de son devoir d'examiner la question avec un soin particulier.

Les conclusions de cette commission sont du plus grand intérêt. Elles peuvent, d'après notre confrère, se résumer ainsi :

« On a évalué le rendement probable du Canal de Panama en le comparant avec le rendement connu du Canal de Suez. Le congrès de statistique de 1879, qui a le premier émis un avis sur le percement de l'isthme de Panama, avait estimé à 6 millions de tonnes le transit moyen du nouveau canal. Mais, depuis lors, l'opinion à peu près générale est que ce chiffre sera largement dépassé. En effet, au moment de l'ouverture du Canal de Suez, on avait calculé sur un transit de 3 millions de tonnes. Il va atteindre bientôt le chiffre de 15 ou de 16 millions ! Or, il faut remarquer que le champ d'exploitation du nouveau canal est bien autrement vaste. Cette voie livrera aux armateurs des contrées inexplorées et dont le mouvement maritime est intense.

« Le jour de l'inauguration, les flottes à vapeur, lentement transformées, seront prêtes, et beaucoup de voiliers y trouveront un chemin préparé pour la navigation circulaire autour du globe. Sans escompter cet avenir, il n'est donc pas téméraire de calculer absolument sur le tonnage minimum de 6 millions déterminés par le congrès.

« A 15 fr. la tonne, le transit rapportera donc	90 millions.
« Il faut joindre des exploitations diverses de	6 millions.
« Ce qui fait un revenu de	96 millions.

« En admettant comme dépense finale le chiffre de 1 milliard 200 millions, réduit à 900 millions, par la défalcation du capital-actions, on arrive à une charge d'intérêt et d'amortissement de 54 millions.

« Six millions sont réservés pour l'entretien et l'exploitation du canal	6 —
« Ensemble	60 —
« Recettes	96 —
« Revenu net dela première année d'exploitation	36 millions.

« La commission parlementaire estime que ces calculs sont sérieux, bien justifiés et dignes de toute confiance.

« Elle fait remarquer, en outre, qu'il n'y a aucun motif de traiter la Compagnie de Panama autrement que la Compagnie de Suez. Cette dernière Société se trouvait, en 1868, dans une situation identique. La moitié de l'effort nécessaire pour achever le canal avait été fait. Sur la demande de M. de Lesseps, une loi du 5 juin 1868 autorisa l'émission d'obligations à lots. L'emprunt fut couvert plusieurs fois et le placement a été si avantageux pour les capitaux français, que ces titres, émis à 300 fr., valent aujourd'hui près de 600 fr. »

En terminant l'étude que nous venons d'analyser le *Messager de Paris* s'exprime ainsi :

La commission a formulé, en définitive, les conclusions suivantes :

La commission de la Chambre des Députés croit l'entreprise bonne, utile, fructueuse. Elle la croit loyale, honnête et honnêtement conduite. En conséquence, elle estime à l'unanimité que l'autorisation d'émettre un emprunt de 600 millions au moyen d'obligations à lots doit être accordée d'urgence à M. de Lesseps, en sa qualité de directeur de la Compagnie de Panama.

Les pétitions ont donc été renvoyées au gouvernement.

Les choses en sont là.

On conçoit très bien que le gouvernement ne ne soit pas pressé jusqu'ici pour délibérer. Du moment que le cabinet avait, dès son entrée aux affaires, la résolution de recourir à un emprunt d'Etat, il était naturel de lui réserver toutes chances de succès et de ne pas autoriser des émissions concurrentes qui auraient attiré les ressources de l'épargne. Mais tantôt l'emprunt budgétaire sera un fait accompli. Il a été, d'ailleurs, ramené à de si faibles proportions que son succès n'était pas un instant douteux. Rien ne va plus s'opposer dès lors à ce que le Parlement soit saisi de la proposition de M. de Lesseps.

LE CANAL DE PANAMA

SON OUVERTURE

M. le comte Fortunato Marazzi, capitaine d'état-major du royaume d'Italie, a fait dernièrement sur ce sujet à la Société de lectures et de conversations scientifiques de Gênes, une conférence dont nous devons nous borner, faute de place, à analyser les principaux passages.

L'orateur rappelle d'abord les origines de l'entreprise, le choix fait par le Congrès International de 1879 du projet actuellement en cours d'exécution. Il étudie la nature des lieux que traversera le Canal, les moyens employés pour mener les travaux à bonne fin, l'organisation des chantiers.

Après avoir constaté quel sera le coût du canal et les bénéfices que la voie interocéanique donnera aux actionnaires de la Compagnie, le conférencier recherche les conséquences qu'elle aura à un point de vue plus général.

Il fait ressortir les avantages qui en résulteront pour toutes les nations :

Percer l'Isthme de Panama, c'est raccourcir de 3.000 lieues la route des bâtiments qui vont d'un océan à l'autre.

Entre Londres, Liverpool et San-Francisco, on économisera 3.500 lieues.

De Londres, du Havre, de Bordeaux aux îles Sandwich, on s'épargnera 2.800 lieues, 4.800 de New-York à Vancouver, 4.700 de San-Diego à San-Francisco.

Les navires à vapeur gagneront au moins vingt jours et beaucoup de navires à voiles jusqu'à 4 mois.

Les dépenses épargnées, nettes de péage, seront en moyenne de 50.000 fr. pour tout navire de médiocre tonnage, en un seul voyage.

Le canal de Suez traverse des pays morts, conduit à la solitaire mer Rouge et représente uniquement le rapprochement économique de l'Europe, des Indes et de l'Océanie orientale.

A Panama, en outre de l'immense artère de l'Océan Pacifique, nous avons celle des relations locales qui trouvent diminuées de plus de moitié les distances maritimes.

Là, nous sommes au milieu de populations jeunes et destinées à faire concurrence prochainement à la civilisation européenne.

Suez est le triomphe de la vapeur; Panama est le triomphe de la vapeur et de la voile.

Le transit de 7 millions et demi de tonnes, calculé comme devant être prêt pour la première année, s'accroîtra excessivement; les recettes de la Société et la hausse de ses valeurs toucheront au merveilleux, un merveilleux réel; que l'on songe seulement comment la recette à Suez a sauté de 300.000 francs en 1869 à 64.000.000 en 1884.

Cristoforo Negri, grand géographe italien, écrivit justement à M. de Lesseps que « lui-même ne peut calculer l'immense résultat et toutes les conséquences du canal de Panama. »

Des faits économiques d'une semblable nature réclament l'attention des gouvernements et de la politique des États.

L'augmentation des échanges, le déplacement des intérêts feront que la politique des États-Unis entrera plus que par le passé dans l'orbite de la politique européenne. Les traités de commerce et de navigation devront être modifiés.

De nouvelles alliances commerciales, peut-être politiques, se présenteront comme des transactions naturelles dans la lutte du libre-échange et du protectionnisme.

M. Marazzi donne des exemples de l'intérêt qu'on attache à l'ouverture du canal de Panama dans chacun des principaux pays.

Aux Etats-Unis, le Gouvernement proclame la nécessité d'un transit interocéanique ; les ports du Pacifique sont agrandis.

Il n'y a pas de ville, pas de région où la grande entreprise et ses conséquences multiples ne fassent l'objet de conférences, qui concluent toutes en faveur du Canal.

L'Angleterre, elle, ne fait pas opposition au canal de Panama; l'exemple de Suez lui profite.

L'Allemagne fait ses préparatifs.

Les compagnies de navigation se préparent à rivaliser avec les Anglais.

Aux îles Samoa, Sandwich, à Honolulu, aux Fidj, aux Tonga, des contrats sont passés entre des maisons allemandes et les indigènes; des factoreries y sont établies ainsi que des agences consulaires, des dépôts de charbon.

Le prince de Bismark tend à accaparer le commerce du Pacifique.

On sait ce qui se passe en France.

Le conférencier italien déplore l'apathie de ses compatriotes, leur manque d'initiative.

Combien, sans aucun sacrifice dans le présent et avec d'incalculables avantages futurs, pourraient se faire actionnaires de Panama ?

Combien pourraient acheter des terres à la Société ? A Suez on vend au mètre carré le terrain qu'on acheta à l'hectare.

M. Marazzi dévoile quelques manœuvres des adversaires de l'entreprise, en Italie.

Apposant ma signature en bas d'un article dans le *Pungolo* de Milan, j'ai fait observer qu'à Suez sur 75,000,000 de mètres cubes à extraire, 50,000,000 furent extraits dans les 18 derniers mois; que des entreprises comme celle de Panama absorbent la majeure partie du temps dans l'organisation des chantiers, la fabrication des machines, le levé des plans, et que pour le reste elles avancent rapidement.

En concluant, le conférencier exprime l'opinion que le canal de Panama sera sûrement ouvert en 1889 et qu'alors les actions de la Compagnie auront acquis une plus-value considérable.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 14 au 26 mai 1886.

Opp. 460. — Sur une action au porteur n° 359,212.

Opp. 461. — Sur vingt coupons n° 2 (échéance du 1er octobre 1885) d'obligations 3 0/0 au porteur nos 565,982 à 566,001.

MAINLEVÉES

Communiquées du 14 au 26 mai 1886.

Opp. 439. — Sur un certificat nominatif d'actions n° 11,313 pour cinquante actions.

Opp. 447. — Sur deux coupons n° 3 (échéance du 15 avril 1886) d'obligations 3 0/0 au porteur nos 64,231 et 226,368.

Le Gérant : POURTET.

PARIS, — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 0000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 28 MAI 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
15	457 50 455 456 25 457.50 453.75 452.50 451.25 450 448.75 447.50 446.25 445 443.75	en liq. : ... au 15 : 455	415	380 382 383 383.50 384 384.50 385 380	233 232.50 232 231.75 231.50 231.25 231 230.75 230 50 230.25 230 228.75 228	280 279.50 279.25 279 278.50 278 277.75 277.50 277 276 275
16	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
17	445 443.75 441 25 442.50 441.25 440 438.75 433 50 440 441.25 442.50 443.75 445 442 50 445 446.25 447.50 445	en liq. : 442 50 au 31 : 442.50	420	380 379 378.75 377.50 380	225 224 222.75 225	278 278.50 277 50 277.75 277 278 278.50 279
18	445 443.75 442 50 441.25 440 438.75 437.50 436.25 435 433.75 432 50 431.25 430 427.50 428.75 430 427 50 425 422.50 420 415 412 50 415 420 418.75 420 417.50 420	en liq. : ... au 31 : 440	420 417 50 415 410	377 380 377 376	228 230 227 226 225,50 2250 224.50 224 223 222.50 222 221.50 222 50 223	279 279.75 280 278.50 278 277 276.50 276 275.50 275.25
19	425 423.75 421.25 420 417.50 420 422 50 425 421.25 420 418 75 417.50 416 25 415 412.50	en liq. : ... au 31 : 423.75	410 405 401.25 400	370 375 377.50	225 224 223 222 221 223 225 223.75 221 50	275 274.25 274
20	405 402.50 403.75 407.50 406.25 408 75 410 412.50 411.25 413.75 412.50 410	en liq. : ... au 31 : 403.75	400 390	365 366 365 364 363 362	220 217 50 245 210 211.25 212 50 211 210.25 207.50 205	265 264 263 262 261 260.50 260 259 258 257
21	426.25 425 423.75 422.50 427 50 428.75 430 431.25 432 50 433.75 435 430 427 50	en liq. : . . au 31 : 421 25	360 355 350 345 360 365 370 375 380 375	360 355 359 361 361.50 362 362.25 362.50	215 217 217.50 217 216	260 262 262.50 265 263.75 265
22	435 432.50 437.50 436.25 437.50 438.75 440 437.50 441.25 442.50 445 440 442.50 441.25 438.75 440	en liq. : ... au 31 : 432.50	390 395 390 395	372.50 370 375 372.50 370	227.50 228 228.50 228 228.75 229.50 230	272 272.50 273.75 274 274 275 275.25 275.50 275.75 276 276.25 275
23	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
24	445 443.75 442.50 446.25 447.50 448.75 450 448 75 440	en liq. : ... au 31 : 442.50	390 395 400	375 376.25 376.50 377.50 378	226 227	276 275 275.50
25	456.25 457.50 455 456.25 457.50 458.75 460	en liq. : .. au 31 : 455	405 406 25 407.50 410 412.50 415 410	377.50 378	230 228	276 275.75 275.50
26	455 456.25 453.75 455 453 75 452.50 455 453.75 451.25	en liq. : ... au 31 : 456 25	410 405	376 375 375 376	225 226 225 224 223	276 275.50 275
27	452 50 451 25 450 451.25 452 50 451.25 450	en liq. : ... au 31 : 450	410 405 400 397 50 403.75	372 370 374	220 221 50 222 222 50 223 224	275 274 273 50 274 274.50 273.50 274.50
28	446.25 447.50 448.75 450 451.25 450 448.75 451.25 452.50 453.75 455 456.25	en liq. : ... au 31 : 446.25	400 405	375 376 25 377.50 374	220 222 223	275 273.50

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de 500 francs.* »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

RAPPORT DES DÉLÉGUÉS

DE

CHAMBRES DE COMMERCE FRANÇAISES

CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE

Le Président de la Chambre de commerce de Marseille à M. le comte Ferdinand de Lesseps, Président de la Compagnie universelle du Canal Interocéanique, Paris.

Marseille, le 14 mai 1886.

Monsieur le comte,

Vous avez bien voulu demander à notre Chambre de commerce de désigner un délégué pour vous accompagner à Panama, et notre Chambre a été heureuse de vous prouver tout l'intérêt qu'elle porte au Canal interocéanique, en déléguant auprès de vous notre collègue, M. Jules Ch. Roux, qu'elle avait déjà chargé deux fois de la représenter en Egypte, en 1865 et en 1869.

M. Jules Ch. Roux nous a communiqué, sur sa mission, un rapport qui nous a vivement intéressés, ainsi que toutes les personnes qui en ont entendu la lecture. Nous nous sommes empressés d'en voter l'impression, ce travail remarquable et consciencieux étant de ceux qu'on aime à relire et auxquels il convient de donner toute la publicité possible.

Au nom de la Chambre, j'ai l'honneur de vous adresser, par le même courrier, le premier exemplaire.

Nous ne mettons pas en doute que les conséquences commerciales résultant de l'ouverture du Canal de Panama soient au moins égales à celles du Canal de Suez, et nous faisons des vœux pour que notre pays en tire tout le parti qu'il peut en attendre.

Permettez-moi de rendre hommage à votre courage et à votre persévérance,

Et veuillez agréer, monsieur le comte, l'expression de mes sentiments les plus respectueux et les plus distingués.

CYP. FABRE.

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS.

Séance du 9 avril 1886

Présents :

MM. CAZELLES, Préfet des Bouches-du-Rhône, Président d'honneur; ALPH. GRANDVAL, président honoraire ; CYP. FABRE, Président; FÉRAUD, Vice-Président; PAQUET, Secrétaire ; VIEIL ; VELTEN ; J.-CH. ROUX ; BIVIR ; LAGARDE ; CAIRE ; GRAWITZ; LALLEMENT ; RICHARD ; MOULIN, et REGGIO.

Le procès-verbal de la dernière séance étant lu et adopté,

MONSIEUR LE PRÉFET donne la parole à M. JULES-CHARLES ROUX qui, de retour de l'Isthme de Panama, où il vient d'accompagner M. Ferdinand de Lesseps, en qualité de délégué de la Chambre, donne lecture de son rapport.

MONSIEUR LE PRÉFET adresse ses plus sincères félicitations à M. Jules-Ch. Roux pour l'excellent et remarquable rapport dont il vient de donner lecture, et qui contient des renseignements du plus haut intérêt, soit sur les travaux déjà accomplis, soit sur les vastes chantiers organisés dans l'Isthme de Panama, en vue du prochain achèvement du canal interocéanique.

Les informations ainsi fournies à la Chambre et recueillies sur les lieux mêmes sont d'autant plus précieuses, qu'elles permettent d'espérer le succès prochain d'une entreprise grandiose dont les résultats seront immenses pour le développement du commerce international.

Monsieur le Préfet croit être l'interprète fidèle des sentiments de tous les membres de la Chambre en adressant à M. Jules Ch. Roux les plus chaleureux remerciements pour son travail à la fois si complet et si intéressant à tous les points de vue.

M. CYP. FABRE félicite et remercie à son tour M. Jules-Charles Roux, au nom de la Chambre tout entière, qui n'apprend pas, sans une grande satisfaction, que l'exécution

du Canal de Panama est en bonne voie, et que son achèvement est en quelque sorte assuré.

M. Cyp. Fabre ajoute que le travail de M. J.-Ch. Roux est de ceux qu'on aime à relire et à étudier, et qu'il convient de lui donner toute la publicité possible.

Il propose en conséquence à la Chambre d'en voter l'impression.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

LE CANAL DE PANAMA

En 1886

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR M. JULES-CH. ROUX,

Délégué et membre de la Chambre de Commerce.

Le voyage que nous venons d'achever s'est accompli dans les meilleures conditions. Partis de Paris le 27 janvier, et de Southampton le 28 (1), nous sommes arrivés à Colon le 17 février par le steamer *Medway* (2), de la Royal Mail steam Packet Company, où nous avons été l'objet des plus grands égards. Nous tenons donc à remercier les Administrateurs de la ligne anglaise de toutes les attentions dont ils nous ont entourés.

Pour le retour, nous avons quitté Colon le 3 mars sur le paquebot français *Washington*, appartenant à la Compagnie Générale Transatlantique, et sous les ordres du commandant Dardignac.

Avec une bonne grâce charmante, le commandant a voulu que nous fussions chez nous à son bord. Nous sommes loin d'acquitter notre dette en lui témoignant notre gratitude ainsi qu'au docteur, à tous les officiers et à la Compagnie qu'ils ont si aimablement représentée.

La délégation se composait de :

M. Pescheck, inspecteur des voies fluviales en Allemagne, attaché à l'Ambassade d'Allemagne à Paris ;

M. John Bigelow, ancien ministre des Etats-Unis à Paris, délégué de la Chambre de Commerce de New-York ;

M. Nathan Appleton, de Boston ;

M. Jules-Charles Roux, membre délégué de la Chambre de Commerce de Marseille ;

M. Fernand Bichon, ingénieur maritime, délégué de la Chambre de Commerce de Bordeaux ;

M. E. Ferry, délégué de la Chambre de Commerce de Rouen ;

M. Méresse, membre délégué de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire.

A la Jamaïque, sur l'invitation de M. Ferdinand de Lesseps, se sont joints au voyage :

L'honorable amiral Carpenter, de la marine Royale d'Angleterre ;

Le colonel Talbot, de l'armée anglaise.

A Colon nous avons trouvé le duc de Sutherland, membre de la Chambre des Lords, qui était venu à bord de son yacht ; le marquis de Teano, membre de la Société de Géographie Italienne ; M. Andrée, de New-Orléans, qui nous ont accompagnés dans nos excursions.

La presse était représentée par notre compatriote M. G. de Molinari, économiste distingué, correspondant de l'Institut, rédacteur du *Journal des Débats*, et par M. Aubrey Stanhope, correspondant du *New-York Herald*.

L'échange de nos impressions et de nos notes sur la visite consciencieuse que nous venons de faire aux travaux du Canal de Panama, a pu nous convaincre que nos appréciations ne présentaient aucune divergence. Nous avons donc pensé que le plus simple était de réunir nos renseignements et de rédiger en commun la partie technique du rapport que nous avons à mettre sous les yeux de nos quatre Chambres de Commerce (3).

Nous ferons précéder ce compte rendu de vifs remerciements à l'adresse du haut personnel de l'Isthme, et en particulier :

De M. Boyer, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, le nouveau directeur général (4);

De M. Bunau-Varilla, ingénieur de la première division, chargé de l'intérim de la direction ;

De M. Th. Motet, administrateur de la Compagnie, chef des services des travaux à Paris;

De M. E. Martin, secrétaire-général,

Qui nous ont fourni avec une extrême bonne volonté les nombreux renseignements que nous avons réclamés.

Nous nous reprocherions de passer sous silence le nom de M. H. Cottu, commissaire à la vérification des comptes, qui, par l'aménité de son caractère et son intelligente activité, a été un de nos plus utiles auxiliaires.

(1) M. de Lesseps a été reçu à Southampton avec un enthousiasme dont je ne croyais pas les Anglais susceptibles. — Les membres du Tribunal et de la Chambre de Commerce, en grand costume, sous la conduite du Maire et des Conseillers municipaux, sont venus prendre M. de Lesseps, massiers en tête, et l'ont conduit à l'Hôtel-de-Ville, où nous attendait un banquet de plus de cent couverts. — Les principaux ports d'Angleterre avaient envoyé des délégations. — A la sortie du banquet, quand M. de Lesseps a paru dans la rue, les cloches des églises sonnaient à toute volée et la population entière de Southampton, population essentiellement composée de négociants, armateurs-ouvriers, et marins, a accompagné M. de Lesseps en poussant des hurrahs frénétiques, jusqu'à bord du *Medway*. — Quelque sympathique que soit la haute personnalité de M. de Lesseps, les Anglais sont gens trop pratiques pour s'enthousiasmer de la sorte s'ils ne voyaient pas dans l'ouverture du canal de Panama un nouveau et puissant moyen pour développer leur commerce et leur marine.

(2) C'est avec raison que les nouveaux programmes scolaires prescrivent l'étude sérieuse des langues vivantes, car, en cette matière, l'infériorité de notre pays sur les autres nations est humiliante. A bord du *Medway*, tous les Anglais et Anglaises comprenaient notre langue, et un grand nombre la parlaient couramment. Il en était de même pour les Allemands, dont certains l'écrivaient même avec une correction surprenante. Hélas ! parmi les Français, il s'en trouvait fort peu comprenant l'anglais et l'allemand, et moins encore parlant une de ces deux langues !!! Il est indispensable que cette fâcheuse lacune soit comblée au plus tôt et tous les pères de famille devraient s'en préoccuper.

(3) Mes collègues m'ont fait l'honneur de me confier le soin de rédiger ce rapport et j'ai prié M. Ferry, délégué de Rouen, de me prêter son concours pendant la traversée. M. Ferry est un esprit cultivé et chercheur qui joint à ces qualités foncières une égalité d'humeur, une délicatesse de sentiments qui en font le plus précieux des collaborateurs. Je me souviendrai toujours avec un plaisir infini des longues heures que nous avons passées ensemble, courbés sur nos notes ou discutant sur un excavateur, en plein Océan, dans la chambre de l'excellent commandant Dardignac, qui l'avait convertie pour nous en cabinet de travail.

(4) M. Boyer a dirigé la construction du Viaduc de Garabit (Cantal jeté sur la gorge de la Trueyre, affluent du Lot, sur la ligne du chemin de fer de Marvejols à Neussargues. La grande arche présente une corde de 165m de longueur, la plus grande qui est été réalisée jusqu'ici. La flèche de l'arc de l'intrados est de 51m 858 Du sommet de l'intrados au lit de la Truèyre la hautteur est de 110m, soit la hauteur des tours de Notre-Dame et de la Colonne Vendôme superposées.

Le Canal de Panama (1), en y comprenant le chenal à draguer dans le Pacifique, jusqu'à l'Ile de Naos, aura un parcours total de 74 kilomètres, une largeur de 22 mètres au plafond, de 40 mètres au plan d'eau, et une profondeur de 8 mètres 50 à 9 mètres.

Afin de rendre notre exposé plus clair, nous diviserons le Canal en trois parties bien distinctes :

1° Du kilomètre 0 au kilomètre 44 (de Colon à Gamboa), portion où la difficulté réside dans le voisinage du Rio Chagres.

2° Du kilomètre 44 au kilomètre 53,800 (de Gamboa à l'extrémité de la Culebra). Massif central comprenant Obispo et Emperador, où se trouvent les plus hauts sommets, et les parties rocheuses les plus importantes.

3° Du kilomètre 53, 800 au kilomètre 74 (de Paraiso au Pacifique). Terrains presque entièrement dragables, sauf quelques seuils n'offrant pas de difficultés sérieuses.

Nous consacrerons un article spécial aux *aménagements des eaux douces* (dérivations du Rio Chagres, du Rio Grande) et nous joindrons à notre rapport quelques détails sur :

1° Les ateliers de la Compagnie ; l'outillage ; les installations ;

2° Les Entrepreneurs actuellement chargés de l'exécution des travaux ;

3° L'Administration, les ouvriers, les campements ;

4° L'état sanitaire ; les hôpitaux de Colon et de Panama, le sanitarium de Taboga ;

5° Le Panama-Rail-Road et son trafic ; — les propriétés de la Compagnie ;

6° Le mouvement commercial de la Colombie ;

7° Le trafic probable du Canal Interocéanique ;

8° Situation financière de la Compagnie. — Conclusion.

I

De Colon à Gamboa

La rade de Colon, justement appelée baie de Limon, à cause de ses fonds vaseux, a une superficie de 35 kilomètres carrés, et une profondeur maxima de 8 à 9 mètres. Elle est exposée aux vents du Nord (Norte), qui ne soufflent en tempête que dans le mois de décembre, mais qui se font fréquemment sentir (nous en avons eu la preuve) et à l'abri desquels il était indispensable de placer l'entrée du Canal. (Le 2 décembre 1885 a éclaté une violente tempête de Norte qui a jeté 18 voiliers à la côte et a fait une soixantaine de victimes. On voit encore les épaves des navires naufragés.)

La Compagnie a heureusement résolu ce problème par la construction d'un terre-plein qui a été conquis sur un marais jadis insalubre, et a absorbé 236,000 mètres cubes de déblais. Le terre-plein est protégé contre la mer par des enrochements qui se terminent par un musoir circulaire. Ces enrochements en blocs naturels, proviennent principalement des carrières de *Kenny's Bluff*, situées en face de Colon. Ce travail important, joint à l'avantage de protéger contre les vents et les flots l'entrée du Canal, celui d'offrir, dans des conditions qui contrastent avec celles du vieux Colon, des bâtiments sains où sont installés les bureaux et les employés de l'Administration. Deux vastes rues de 15 mètres de largeur, bordées de cocotiers, et pourvues de caniveaux pour l'écoulement des eaux pluviales et ménagères, traversent de part en part cette nouvelle ville à laquelle on a donné le nom de *Christophe-Colomb*, dont la statue s'élève à l'extrémité (2).

A l'intérieur du port, il a déjà été exécuté deux grands wharfs en charpente, que peuvent accoster les navires de fort tonnage (9 mètres de tirant d'eau) : Ces wharfs sont limités du côté du large par un musoir de 150 mètres de longueur, qui sera ultérieurement prolongé.

Le nouveau port de Colon, qui aura 2,500 mètres de longueur sur 500 de largeur depuis *Fox-River*, permettra aux navires, et surtout aux voiliers, de jouir d'une sécurité à laquelle ils ne sont pas habitués dans ces parages. On y disposera des bassins et des môles comme ceux de Port-Saïd ou de Marseille, où l'on pourra facilement établir des dépôts de charbon et des hangars pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Nous avons parcouru le port en bateau à vapeur, et sommes entrés dans le Canal, approfondi à 6 mètres, et dans lequel nous avons navigué sans entraves jusqu'au kilomètre 4,600. La largeur des 400 premiers mètres est prévue à 400 mètres pour faciliter le mouvement des entrées et des sorties.

Jusqu'au kilomètre 4,600, la nature des terrains a permis de faire tout le travail au moyen des dragues marines et des dragues à long couloir. — La première déverse les déblais dans des bateaux-clapets, dits *hoppers-barges*, qui vont les conduire en pleine mer en dehors de l'action des courants ; — la seconde, au moyen des *longs couloirs*, rejette les déblais des deux côtés de la partie creusée, et forme en même temps les cavaliers.

Au kilomètre 4,600, nous quittons le bateau pour visiter le chantier du *Mindi*, où se trouvent deux petites buttes, l'une de 200, l'autre de 300 mètres de longueur, qui doivent être dérasées à sec. La Compagnie a dû résilier le contrat qu'elle avait passé avec l'entrepreneur chargé de ce travail, et elle exécute en régie l'enlèvement de la deuxième butte. Le cube enlevé journellement est de 350 mètres cubes ; il en a été extrait 17,000$^{m^3}$ sur un total de 21,000$^{m^3}$.

Les collines du Mindi sont donc actuellement le seul obstacle qui empêche d'aller par eau de Colon à Gatun. Il importe d'assurer le plus rapidement possible une communication directe et sans arrêt entre ces deux points, et on peut espérer qu'à bref délai ladite communication sera ouverte.

Après notre visite aux chantiers du Mindi, nous remontons dans nos chaloupes à vapeur, et filons à toute vitesse sur le canal, jusqu'au kilomètre 9, non loin duquel se trouve *Gatun*.

Ce village est situé sur la rive gauche du *Rio Chagres*, et la cité Lesseps a été construite sur la rive droite.

L'ancien village est un amas de huttes en bois recouvertes de roseaux, où vivent pêle-mêle 5 à 600 Indiens. La Cité Lesseps se compose de plusieurs chalets, coquet-

(1) Voir aux Annexes l'historique du Canal de Panama.

(2) Cette statue fut offerte en 1860 au gouvernement Colombien par l'impératrice Eugénie qui, en reconnaissance du présent qu'elle avait reçu des dames de Milan, à la suite de l'expédition française, l'avait commandée à un sculpteur renommé de cette ville. Par une singulière coïncidence, le père de l'impératrice Eugénie était un descendant direct d'un des lieutenants de Fernand Cortès ; c'était le comte de Montijo, duc de Peñaranda, un des premiers Européens qui abordèrent sur cette plage. Il y a, en effet, dans le voisinage, une baie qu'on nomme baie de Montijo. Pendant de longues années, la statue de Cristobal Colon est restée plus ou moins enfoncée dans la boue et sans place bien déterminée. Un décret récent du gouvernement Colombien en a autorisé l'érection à la place où nous l'avons vue, à l'extrémité du terre-plein, à l'entrée du nouveau port de Colon et du Canal Interocéanique. Elle semble présider à l'exécution de cette vaste entreprise.

tement bâtis, et disposés sur des éminences, ce qui doit contribuer à leur salubrité. C'est près de Gatun (kilomètre 9) que le Chagres rencontre le Canal pour la première fois. Ainsi que nous l'avons dit en débutant, nous traiterons à part la dérivation du Chagres.

Au kilomètre 15 (Caimito), nous visitons la drague Dingler *à simple couloir* dont le rendement théorique est de 6,000 mètres cubes en 24 heures.

Au kilomètre 16, nous nous arrêtons à la drague City of New-York, *à double couloir*, ce qui lui permet de déverser les déblais sur les deux rives.

En résumé, jusqu'au kilomètre 16, nous avons rencontré 9 dragues en pleine activité (7 dragues américaines à long couloir, 1 drague de 180 chevaux et 1 drague marine) ; nous avons vu également 4 dragues de 60 chevaux, les premières envoyées dans l'Isthme, 4 débarquements flottants, les bateaux porteurs et clapets à mains nécessaires pour le service de ces appareils, à l'aide desquels ont été exécutés les premiers dragages dans le Canal et les dérivations du *Trinidad* et du *Gatuncillo*. (Voir Aménagement des eaux douces.)

Chacune des grandes dragues américaines peut produire, ainsi que nous l'avons dit, $6{,}000^{m^3}$ de terrassements dans une journée de 24 heures.

Elles en ont souvent produit 4 et 5,000, et il faut admettre qu'en tenant compte des arrêts, suspensions de travail (pour réparations ou autres motifs), elles produisent une moyenne de $3{,}000^{m^3}$ par 24 heures, et qu'elles travaillent 25 jours par mois.

Le mètre cube dragué est payé à l'entrepreneur 32 centièmes de piastres (1). Il faut tenir compte de ce que ce prix est surélevé par les frais généraux de contrôle, la préparation des terrains (déboisement, dessouchement), constructions de cavaliers pour retenir les déblais, surestaries à payer lorsque la drague est obligée de stopper pour un cas de force majeure. Bien que ce coefficient soit variable, on peut admettre que le prix est augmenté environ d'un tiers par ces différents éléments.

Il nous paraît inutile de faire ressortir toute l'économie qui résulte de ce mode de travail ; car, pour obtenir les mêmes résultats sur un chantier à sec, et en supposant que les wagons soient chargés par des travailleurs, et non par des excavateurs, il faudrait compter environ 1,000 journées de travail, chaque homme faisant 3 mètres ^{3} par journée de 10 heures, pour lesquels il perçoit un salaire de 1 piastre 50 ou 2 piastres, et cette comparaison ne peut être que théorique, car il serait impossible de loger 1,000 hommes sur un espace aussi restreint que celui occupé par une drague.

Du kilomètre 16 au kilomètre 22, on rencontre des terrains dragables, sauf au kilomètre 20, où se trouve une butte de $150{,}000^{m^3}$, qui est déjà entamée et qui sera terminée par un excavateur. A partir du kilomètre 20, l'élévation des berges ne permettra plus de travailler avec les dragues à long couloir, et les déblais devront être déversés sur les berges au moyen de pompes centrifuges.

Buhio-Soldado est un beau campement situé entre la ligne du chemin de fer et le Chagres que nous traversons. Au kilomètre 23,400 se trouve une butte qu'il faudra enlever à sec jusqu'au fond de la cuvette. Deux cents mines éclatent au moment où nous pénétrons sur le chantier d'où l'on a extrait $1{,}200{,}000^{m^3}$ et d'où il reste à extraire $700{,}000^{m^3}$, travail qui devra être terminé à la fin de 1887.

Deux souterrains, munis de rails, traversent la butte de part en part. Des puits de forage ont été pratiqués de distance en distance, et permettent aux déblais de descendre directement sur des wagons qui les déversent dans un vaste terrain marécageux peu éloigné. — La hauteur de la montagne étant de 65^m, il y aura donc 74^m du sommet de la tranchée au plafond du Canal.

A gauche de Buhio-Soldado se trouvent de belles carrières de grès gris.

(1) La piastre doit être calculée à 4 francs 40 centimes.

Du kilomètre 24 au kilomètre 33, le terrain est préparé pour recevoir les dragues. Au kilomètre 33, se trouve *Tavernilla*, qui est situé dans une plaine à 12 mètres au-dessus du plan d'eau moyen du Canal, et en occupe à peu près le centre. L'endroit semble bien disposé pour y établir un port de garage.

Dans la plaine de Tavernilla, le creusement s'opère au moyen d'excavateurs à sec, avec transporteurs du type employé au Canal de Tancarville (2), qui forment directement avec les déblais de la tranchée les cavaliers du Canal.

De la plaine de Tavernilla, qui a 5 à 6 kilomètres de long, nous arrivons au chantier de *San-Pablo*, qui mesure 2 kilomètres. Il occupe 300 ouvriers, et sa cote, qui débute à + 12, s'élève successivement jusqu'à + 45. Sur un million de mètres cubes à enlever, il en a été extrait plus de la moitié. On y travaille à la main et à l'excavateur Osgood.

Cet appareil se compose d'une gigantesque cuiller-pelle armée à son bec de fortes lames en fer. Cette cuiller est maintenue par des chaînes à un fort bras de levier pivotant lui-même sur un tourillon. Le mécanicien abaisse la cuiller, lui donne une légère inclinaison en dehors au moment de l'arrivée au bas du talus, puis fait brusquement remonter la cuiller le long du talus. Elle s'emplit en y mordant.

Arrivé au bout de sa course et contre le bras du levier, le godet est plein ; le levier, le godet font un à droite et viennent se placer automatiquement au-dessus des wagons de décharge ; une pression du mécanicien fait glisser le fond du godet, qui se vide dans le wagon. Le levier pivote, et le godet est replacé au pied du talus. Nous avons vu charger en deux minutes un wagon de 4^{m^3}. En comptant le temps des déplacements, on peut charger 90 wagons de cette capacité en une journée de dix heures.

Près de San-Pablo, le tracé du Canal est coupé par la voie du chemin de fer, et un pont tournant sera établi sur ce point, la hauteur des terrains au-dessus du niveau de l'eau ne permettant pas d'établir un pont fixe assez élevé pour laisser passer librement les navires en transit.

Nous poursuivons notre route par *Mamei* (kilom. 39), *Gorgona* et *Matachin* (kilom. 40, 42 et 43) où les tranchées sont faites à sec par excavateurs jusqu'à un niveau tel, que les dragues flottant dans le Chagres puissent continuer l'excavation, et nous arrivons à *Gamboa* (kilom. 44) où éclate sous nos yeux une mine formidable de dynamite et de poudre, qui produit $30{,}000^{m^3}$ de déblais. Cette mine est la seconde de cette force tirée dans ce chantier (3). La roche entamée est du grès conglomérique.

C'est à Gamboa qu'est projeté le barrage du Chagres,

(2) Le transporteur utilisé par la Compagnie de Panama se compose d'un tablier sans fin de 1^m de largeur s'enroulant à ses extrémités sur des tambours. Le tambour moteur est monté sur un chariot entraîné par l'excavateur sur une voie parallèle et portant une machine à vapeur de 8 à 10 chevaux actionnant l'arbre du tambour moteur, et lui communiquant une vitesse tangentielle de 2^m50 à 3^m par seconde. Le tablier, en toile d'acier ou en caoutchouc, est convenablement soutenu et dirigé par des séries de galets de roulement suffisamment rapprochés pour que le tablier soit bien tendu. Le tambour conduit est porté par un arbre fixé à l'extrémité de la poutre. Cette poutre, d'une longueur de 56^m, repose d'une part sur un chariot portant la machine d'entraînement du tablier, et d'autre part sur un second chariot portant une machine de transmission.

(3) *Dispositif de la mine.* — La crête de la butte était à la cote 43 ; le sol de l'entreprise à la cote 20 ; la largeur du front d'attaque était de 55^m. Trois galeries de 1^m de section ont été ouvertes normalement à ce front à la cote 23, espacées de 15^m les unes des autres, et poussées à 13^m de profondeur. Chacune avait un fourneau.

Charge. — La charge a été combinée à raison de 2 de dynamite et de 1 de poudre, pour atténuer d'une part la force brisante de la dynamite, et aussi éviter le danger des projections occasionnées par la poudre. Cette charge, composée de 2,500 kil. de dynamite et de 1,250 kil. de poudre en grains de 0^m002, a été installée par assises de paquets de dynamite dont les intervalles étaient remplis

pouvant contenir plus d'un milliard de mètres cubes d'eau. Il doit s'appuyer d'un côté sur le *Cerro Santa-Cruz*, de l'autre, sur le *Cerro Gamboa*, sur une longueur de 750 mètres en crête et 300 mètres en base. Sa hauteur est prévue à 63 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les eaux des crues s'accumuleront dans cet immense réservoir, d'où elles ne s'écouleront que petit à petit par un orifice ouvert en tunnel dans la roche vive, de façon à n'avoir à débiter dans le canal de dérivation de la rive droite que 400^{m^3} seulement, au moment des plus fortes crues.

Le Chagres est, en effet, un fleuve fantasque, que nous avons vu couler avec tranquillité, mais qui s'élève subitement jusqu'à 8 mètres, du 20 novembre au 5 décembre. Dans le reste de l'année, le maximum de ses crues peut être considéré de $3^{m}50$.

Dans la région de l'Atlantique où le Chagres a principalement son cours, il tombe en une année 3 mètres d'eau. — En 1882, il en est tombé $3^{m}15$ et jusqu'à 165 millimètres dans une seule journée de novembre. Le débit ordinaire du Chagres n'est que de 13 mètres à la seconde dans la saison sèche; il monte à 134 dans la saison pluvieuse et à 666 pendant les crues annuelles qui durent ordinairement quarante-huit heures. — En 1879, il y a eu une crue exceptionnelle et le Chagres a atteint 1,930 à la seconde pendant six jours.

L'arrivée de M. Boyer dans l'Isthme, comme directeur général, paraît avoir remis en discussion l'importante question du barrage. Avant d'y mettre la main, on va procéder à des études nouvelles dans le but de rechercher si, par des dérivations, on ne pourrait pas éviter le barrage, tour de force d'ingénieur, travail fait pour tenter un esprit entreprenant, mais qui ne nous paraît pas s'imposer. Aussi préférerions-nous qu'il fût possible d'adopter le système des dérivations, qui nous semble beaucoup plus complet, et de nature à calmer toutes les appréhensions.

Il a été créé à Gamboa un observatoire à l'altitude de 30 mètres au-dessus du niveau de la mer; les moyennes relevées sont les suivantes :

SAISON DES PLUIES.

Température	30° 2	centigrades.
Hauteur barométrique	759 .26	
Moyenne hygrométrique	96	

SAISON SÈCHE.

Température	31°.8	centigrades.
Hauteur barométrique	760 .55	
Moyenne hygrométrique	88°	

Les points extrêmes de température varient de 10 degrés, entre 25° et 35° (1).

Dans l'Isthme, l'année se partage en deux saisons : la saison sèche (*Verano*) qui va de décembre à mai; et la saison pluvieuse (*Invierno*), qui est en même temps la saison chaude. Ces deux saisons sont coupées en juin par les belles journées du petit été de la Saint-Jean (*Veranito*).

---

avec de la poudre. Les espaces vides au-dessus des charges ont été comblés avec des sacs de sable, et chaque galerie, à partir du fourneau, obturée par une maçonnerie de ciment de 10^{m} de long.

Allumage. — Le feu a été mis simultanément aux trois fourneaux par une batterie électrique. A toute éventualité, trois mèches en gutta-percha enfermées dans un tuyau de fer de $0^{m}02$ de diamètre avaient été installées à chaque fourneau.

Effet. — La dislocation obtenue porte sur plus de $30{,}000^{m^3}$, dont moitié a été projetée au dehors par massifs atteignant jusqu'à 100^{m^3}.

Coût. — Le coût total de cette mine est de 20,000 francs.

(1) Ainsi que le prouvent ces observations, la chaleur n'atteint jamais un degré très élevé. Elle est cependant très fatigante, et semble inhérente à l'atmosphère, qui reste lourde, à toutes les heures du jour et de la nuit, dans les coins les plus cachés, et sous les plus épais ombrages : chaleur orageuse, humide; on ressent la même impression que celle qu'on éprouve dans une serre chaude.

Ici se termine la première partie du canal maritime, où la principale difficulté réside dans la rencontre incessante du Chagres, auquel il faut tracer un nouveau lit. Nous reviendrons sur ce point.

II

De Gamboa à l'extrémité de la Culebra

Depuis *Matachin*, c'est une suite ininterrompue de travaux et de campements. Nous entrons dans le massif rocheux par le Cerro *Corosita*, qui a été déjà abaissé de 70 à 56 mètres, sur une longueur de 800 mètres, et les chantiers principaux que nous allons visiter sont ceux des *Haut* et *Bas Obispo*, *Emperador* et la *Culebra*.

Les dispositions de ces chantiers varient avec la configuration du sol et la nature du terrain. Dans la section de l'Obispo, le relief du sol est très tourmenté, et les roches dures se trouvent près de la surface. Aussi, en un grand nombre de points, les attaques sont faites à la main par des terrassiers ou des mineurs qui chargent les déblais dans des wagonnets *Decauville*.

Le Cerro *Lapita*, haut de 85 mètres, commande l'entrée d'Emperador. Il est complètement tranché, et les talus n'ont plus qu'à être réglés. C'est, nous dit-on, l'affaire d'un mois. Comme toutes les collines qui nous entourent, le Cerro Lapita a une couleur rougeâtre d'argile ferrugineuse recouvrant une roche dure.

Les chantiers réunis d'Obispo et d'Emperador mesurent 9 kilom. 400 mètres de longueur, du kilom. 44 au kilom. 53,600. Celui d'Emperador, situé dans un terrain moins accidenté que celui d'Obispo, a pu depuis longtemps être exploité au gros matériel, c'est-à-dire recevoir des excavateurs et des grands wagons traînés par des locomotives.

Il se divise en 4 parties principales :

1° *Las Cascadas* (Roche);

2° *La Cunette* (Roche et terre);

3° *Emperador* proprement dit (Terrain rocheux). Près de la limite de séparation des chantiers d'Emperador et de la cunette coule le *Rio Obispo*, qui a été dérivé;

4° Le chantier du *Lirio* (Terrain rocheux).

Les excavateurs de divers modèles sont largement représentés dans cette partie du Canal. Nous voyons fonctionner : les excavateurs Gabert (de Lyon), Weyher et Richemond (de Pantin), Evrard (de la Compagnie Franco-Belge). Chaque excavateur en fonctionnement est desservi par 2 locomotives et 80 wagons. Leur production actuelle peut être évaluée à un minimum de 300^{m^3} par travail de 10 heures.

Nous arrivons enfin à la Culebra (kilom. 53, 600), chantier le plus saisissant de tous ceux que nous avons visités. Il n'a que 1,800 mètres de longueur, mais il s'agit d'extraire 20,000,000 de $^{m^3}$, et les collines à entamer sont fort élevées, puisque la cote monte jusqu'à 140 mètres et que la hauteur moyenne est de 88 mètres. C'est un fourmillement d'hommes et de machines travaillant à des étages différents. Travail à la main, mines, wagonnets Decauville, excavateurs, trains de ballast allant et venant 2,000 ouvriers disséminés; c'est le spectacle de la plus grande activité; cependant, le nombre des excavateurs en fonctionnement n'est pas encore au complet, puisque nous n'en avons compté que 17 sur 40 que les entrepreneurs se sont engagés à mettre en mouvement; ceux qui manquent sont incessamment attendus.

A l'heure actuelle, il n'a été encore extrait qu'un vingtième du cube total, mais la préparation de ces imposant chantier a naturellement entraîné de grandet pertes de temps, et il nous paraît maintenant dans

d'excellentes conditions d'exploitation et de progression.

La cote de 140 mètres que nous avons signalée, n'est pas dans l'axe du Canal. Ce point a été atteint par la largeur nécessitée par la pente à donner aux talus, qui sont calculés à 45 degrés et dont l'ouverture au sommet variera entre 260 et 300 mètres.

En franchissant les différents gradins, nous remarquons sur notre gauche une argile rouge très plastique; sur notre droite, au contraire, le massif est formé de blocs de dolérite disséminée dans du sable très friable.

Le travail marche bien dans cette saison; mais la difficulté se présente lors de la saison des pluies, à cause de la nature collante de ces argiles rouges.

De la plateforme de la cote 85, nous pouvons nettement distinguer les talus des divers sommets et aucun n'a subi de modifications depuis son règlement. Du côté droit seulement s'est produit un glissement de la partie sablonneuse dont nous venons de parler, mais on aperçoit en dessous une roche dure qui nous paraît enlever à cet égard toute appréhension.

Le col de la Culebra forme la ligne du partage des eaux entre l'Atlantique et le Pacifique.

III

De Paraiso au Pacifique

Notre troisième partie commence au kilomètre 55,800, où l'entreprise actuelle, sur un total de 1,400,000 m³ à enlever, a déjà extrait 500,000 m³.

Entre ce point et le commencement de la section de Paraiso (kilom. 58) le tracé du Canal rencontre pour la deuxième fois le Panamn rail-road. On a décidé de dévier la voie, à partir de la Culebra jusqu'à *Pedro-Miguel*, où sera établi un second pont tournant.

Nous nous permettrons de regretter que l'on n'ait pas pu remplacer les ponts tournants de San Pablo et de Pedro-Miguel par des ponts fixes, car le trafic est considérable sur le Panama rail-road et les manœuvres de ces ponts ne peuvent qu'entraîner des sujétions qu'il serait préférable d'éviter.

De Paraiso à Pedro-Miguel (kil. 61) le travail est ininterrompu. C'est une partie facile, actuellement amenée à la cote 36, où travaillent mille à quinze cents ouvriers.

Nous revoyons avec intérêt travailler l'excavateur Osgood et, entre la nouvelle voie du chemin de fer et le Canal, nous pouvons nous rendre compte que la dérivation du *Rio Grande* est presque terminée. De même que sur le versant de l'Atlantique, il a fallu se débarrasser du Chagres, de même sur le versant du Pacifique il a fallu procéder à la dérivation du Rio Grande qui, du reste, est bien loin de présenter la moindre importance.

Du kilomètre 61 à la Boca (kil. 69) embouchure du Rio-Grande, point où le Canal pénètre dans le Pacifique, il n'y a encore rien de fait, si ce n'est une butte dérasée (Corrozal), des déboisements et des jalonnements.

Ces terrains sont d'ailleurs bas, marécageux et faciles à draguer. Ces travaux avaient été concédés à une Société qui n'a pas tenu ses engagements et qu'on s'occupe de remplacer.

Le Canal ne s'arrêtera pas à la *Boca* et un large chenal sera prolongé jusqu'aux grands fonds naturels près des îles *Naos* et *Perico*, qui abritent un excellent mouillage.

La rade de Panama est remarquablement calme et la grande navigation entre Naos et la Boca sera simplement guidée par des balises et des feux placés à terre. Un kilomètre 1/2 de ce chenal est déjà terminé et les travaux vont être poussés avec activité, car nous avons vu deux dragues marines en plein travail, six en montage et deux autres sont attendues et font route *vià* Magellan. Ces huit dernières ne sont pas des dragues marines mais des dragues fluviales de 180 chevaux qui peuvent atteindre au delà de 15 mètres tandis que les dragues marines ne descendent qu'à 9 et 10 mètres.

Le chantier de la Boca, qui occupe environ 600 ouvriers, nous a paru être dans de moins bonnes conditions de salubrité que les autres. Peut-être eût-il été préférable de construire les campements sur le versant de la colline (le Cerro-Sosa) opposé au Rio-Grande, dont l'embouchure est un immense marais où l'eau du Pacifique se mélange à l'eau douce.

La rade de Panama est très sûre, mais les navires d'un certain tonnage sont obligés de se tenir loin de la côte, à cause du manque de fond. C'est pour cela que les paquebots qui desservent les diverses lignes du Pacifique, s'arrêtent au mouillage des îles Naos, véritable port de Panama.

Le niveau moyen de l'Océan Pacifique à Panama et celui de l'Atlantique à Colon sont à la même altitude. Mais les oscillations des marées dans les deux océans sont très différentes. A Colon, les marées sont très faibles et ne dépassent pas 0m58 d'amplitude maximum. A Panama, au contraire, elles sont considérables : plus de 2 mètres d'amplitude en mortes eaux, plus de 4 mètres en marée moyenne, plus de 6 mètres en grandes vives eaux.

C'est cette différence entre les marées des deux océans qui a soulevé la question de savoir si une écluse serait ou non indispensable. Sans nous prononcer sur un point qui échappe à notre compétence, nous dirons que, pour nous, il en est des écluses et portes de marées comme des ponts tournants, et qu'il est à souhaiter que les habiles ingénieurs de la Compagnie trouvent le moyen de s'en passer.

IV

Aménagement des eaux douces

(Dérivations du Chagres et du Rio Grande)

Ainsi qu'on a pu le remarquer dans ce qui précède le tracé du Canal rencontre le Chagres un certain nombre de fois entre Gatun et Gamboa. On ne pouvait recevoir les eaux du Chagres dans le Canal maritime sans lui donner une beaucoup plus grande largeur et sans créer des courants violents qui auraient été une gêne pour la navigation. Pour écarter ces eaux douces du Canal maritime, la solution adoptée consiste à établir, latéralement au canal de navigation et sur chaque côté, un canal ayant une section suffisante pour recueillir et conduire à la mer toutes les eaux de la rive correspondante. Le système de dérivation se divise donc en deux parties :

1° Dérivation sur la rive droite du Canal maritime ;
2° Dérivation sur la rive gauche.

La dérivation sur la rive droite est, à proprement parler, celle de tous les affluents de la rive gauche du Chagres ; *Rio Obispo*, *Rio Arena*, *Rio Trinidad*, dont elle emprunte le nom à la rencontre de cette rivière. — Elle réunit ces trois affluents dans le lit même du fleuve, asséché sur ce côté par les dérivations de la rive gauche ; assemble les bouches par une série de secteurs, reprend le Chagres à la boucle qu'il décrit en avant de Gatun et utilise son embouchure naturelle, qui se trouve à l'ouest de la baie de Limon, au fort

Lorenzo. — Cette dérivation commence à l'Obispo (kilom. 47,500) et se termine au kilomètre 10,500 dans le lit du Chagres.

La dérivation sur la rive gauche du Canal est plus importante : c'est celle du fleuve lui-même. Elle prend le Chagres vers le kilom. 44,500, coupe une à une chacune des boucles qu'il décrit, les rejoint et amène ainsi le fleuve en amont de Gatun, au Gatuncillo, qui lui donne alors son nom. — Devant Gatun, le véritable lit du Chagres est emprunté pendant quelques centaines de mètres ; puis, à partir de ce point, le fleuve est conduit à la mer, à la *Boca-Grande*, à l'Est de l'île *Manzanillo*, par une tranchée de 8 kilom. de longueur, 40 mètres de largeur, et 3 mètres de profondeur, dont la pente sera réglée à 3 millimètres. Elle recueillera les affluents de la rive droite du Chagres (Rio-Frijoles, Rio-Portuosa, Gatuncillo, Boquillo, Mindi).

Nous avons sérieusement examiné ce travail, dont l'importance ne pouvait nous échapper, et nous avons constaté qu'il est vigoureusement mené. — Nous sommes allés en barque de Fox-River jusqu'à *Monkey-Hill*, où nous avons abordé après avoir traversé un chenal fait à la drague. A Monkey-Hill se trouve une butte en argile et tuf composé à sa partie supérieure, en argile et sable vert à sa partie inférieure. Ce mélange est d'une homogénéité telle que cela semble à première vue être de la roche. Une fois le banc rompu, les morceaux portés à la décharge s'effritent sous l'action du soleil et de la pluie et se brisent facilement au choc du talon. Les mines ne sont pas pénibles, et sous peu l'excavation sera assez avancée pour permettre aux dragues de pénétrer sur le chantier et de le terminer. Ce fond de vallée est encadré par de hautes collines et, en montant au sommet de l'une d'elles, nous avons pu nous assurer que, jusqu'aux limites de notre vue, le Chagres aurait là un lit où il pourra se donner libre carrière.

Quant à la dérivation du *Rio-Grande*, elle est loin d'avoir l'importance de celle du Chagres. Elle se résume en trois tranchées successives réunissant entr'elles, sur la rive droite du Canal maritime, les boucles formées par ce fleuve et l'amenant déboucher dans l'Océan Pacifique. Non seulement le parcours n'est pas long mais, ainsi qu'on l'a vu par ce que nous avons dit au sujet du Canal maritime, la nature des terrains présente peu de difficultés et permet l'usage de la drague.

V

Entrepreneurs chargés actuellement de l'exécution des travaux

Jusqu'à ces derniers temps, la Compagnie se trouvait en présence d'une foule d'entrepreneurs, dont les parts étaient relativement minimes, et il n'était pas rare d'en trouver plusieurs sur un même point, chacun limité dans sa spécialité. La Compagnie faisait elle-même bon nombre de travaux en régie, et était obligée de se charger du transport et du montage du matériel. — Il résultait de cet état de choses des complications, des lenteurs, sans parler des défaillances qui pouvaient se produire ni des difficultés dans la répartition des responsabilités. Depuis longtemps, l'administration de Panama se préoccupait de remédier à cet inconvénient ; mais, dans la première période, elle n'avait pas le choix parmi les entrepreneurs. L'incertitude qui planait sur l'œuvre elle-même, les bruits fâcheux répandus sur l'insalubrité de l'isthme, en éloignaient ceux auxquels leurs antécédents et leurs moyens pécuniaires permettaient d'embrasser de vastes entreprises.

Aujourd'hui que les campements d'ouvriers sont organisés, et que la Compagnie a exécuté par ses propres moyens ces immenses travaux préparatoires, dont on ne tient pas assez de compte, il lui a été possible de grouper six grands entrepreneurs seulement, auxquels a été confiée la terminaison de l'œuvre.

En signalant ce fait, notre intention n'est pas de jeter la pierre aux travailleurs de la première heure, auxquels il a fallu un vrai courage pour surmonter les difficultés inhérentes à toute installation dans ce lointain pays ; nous sommes, au contraire, tout disposés à rendre hommage à leurs efforts, aux résultats qu'ils ont obtenus et qui ont permis l'heureuse transformation dont la Compagnie a tout lieu de se féliciter.

Nous attachons à cette question une telle importance, que nous ne craindrons pas de lui donner certain développement et que nous fournirons les noms des six entrepreneurs actuels, l'évaluation approximative de la quantité de mètres cubes qu'ils se sont engagés à extraire dans un délai qui expire, pour les uns, le 31 *décembre* 1888, et pour les autres, le 1er *juillet* 1889. Nous joindrons à cet exposé l'énumération des pricipaux travaux déjà exécutés par eux et le montant des garanties qu'ils ont fournies.

NOMS DES ENTREPRENEURS	Mètres cubes
1 — American dredging and contracting Ce.. (Dragages du kil. 0 à 26,500).	15.000.000
2 — Jacob. (Port de Colon. Travaux sous l'eau)	2.000.000
3 — Barbaud, Vignaud, Blanleuil et Ce....... (Tavernilla, San-Pablo, Maméï, Gorgona.) (Du kil. 26,500 à 44.)	20.000.000
4 — Société de travaux publics............ (Obisbo. Emperador. Du kil. 44 à 53.600.)	28.000.000
5 — Cutbill, de Lungo et Ce................ (Culebra. Du kil. 53,600 à 55,400.)	20.000.000
6 — Baratoux, Letellier, Lillaz............ (Paraiso, Pedro-Miguel, Corrozal, La Boca. Dragages dans la rade de Panama. Du kil. 55,400 à 74.)	16.000.000
Total...........	101.000.000

L'American Dredging and contracting Co (ancienne Société Huerne, Slaven et Ce) a fait de nombreux travaux en Amérique. C'est une Société essentiellement américaine, au capital de 2 millions de dollars.

Le Conseil d'administration est composé de :

MM. H. B. Slaven................ *Président.*
E. Kelly (banquier à New-York) *Trésorier.*
J. J. Phelau.................. *Secrétaire.*
M. A. Slaven.................. *Gral Manager.*

M. Jacob est un entrepreneur français de travaux publics qui opère avec ses propres capitaux et a fait des dragages importants dans la Basse-Loire et en Espagne et des travaux de chemin de fer en Italie.

MM. Barbaud, Vignaud, Blanleuil et Ce ont exécuté : *sur le chemin de fer des Ardennes*, la ligne de Charleville à Givet ; 30 kilomètres entre Charleville et Fumay et les bâtiments de toute la ligne.

Sur le Paris-Lyon, la ligne de Moulin à Montchanin ; l'entreprise de la section de Dion, comprenant la traversée de la Loire (15 kilomètres).

Le chemin de fer d'intérêt local de Gisors à Vernon (42 kilomètres). Concession et exécution complète de la ligne.

Retenue de Villez sur la Seine, construction de l'écluse et des réservoirs en maçonnerie.

La section de Joinville sur le canal de la Haute-Marne.

La section de Stenay (8 kilomètres).

Canal de l'Est et canalisation de la Meuse.

Retenue de Meulan. — Dérivation de la Seine et construction d'une grande échelle.

Souterrain d'Angoulême, galerie d'avancement, 2me lot du chemin de fer d'Angoulême à Limoges

Caserne d'artillerie d'Angoulême.

1er et 2me lots du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Niort.

2me lot du chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay.

Télégraphe souterrain de Châtellerault à Barbezieux, 222 kilomètres.

La Société anonyme de Travaux publics et Constructions, a son siège social, 15, rue Louis-le-Grand, à Paris. Son capital social est de 3,000,000 de francs.

Le directeur des travaux est M. Théodore Villard, avec lequel nous avons voyagé et qui a commencé sous nos yeux l'organisation de ses chantiers dont il a confié la direction à M. Bonnafoux, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, qui nous a semblé joindre à la science possédée par tous les membres de ce corps d'élite, un esprit pratique, peut-être plus rare et de bon augure.

Les principaux travaux exécutés par cette Société sont : de nombreux tramways, les chemins de fer de Maine-et-Loire et le chemin de fer de Rio-Grande au Brésil. — Les contre-maîtres et employés, conduits dans l'isthme par M. Villard, ont presque tous déjà fait une campagne au Brésil et sont par conséquent rompus aux fatigues et habitués à des températures élevées.

MM. Cutbill, de Lungo, Watson et van Hattum, ont leur siége à Paris, 21, place Vendôme.

Ils ont exécuté : le chemin de fer *de la Guayra à Caracas* (dans le Venezuela) sur lequel nous avons voyagé et qui est certainement le chemin de fer le plus extraordinaire que nous ayons vu. Il n'a que 40 kilomètres de développement et monte à 950 mètres d'altitude moyenne (1), en décrivant des courbes dont le rayon descend jusqu'à 15 mètres. Les rampes varient entre 3 1/2 et 4 1/2 0/0. — La voie a 90 centimètres. — Depuis son inauguration, qui date de trois années, il ne s'est produit qu'un seul déraillement, sans accident de personnes. — On nous a assuré sur les lieux qu'il a coûté 15 millions.

Le chemin de fer de *Quebrada*, dans le Venezuela, et celui de *Donna Thérésa-Christina*, au Brésil.

Enfin, une partie du canal maritime d'Amsterdam à la mer.

MM. Baratoux, Letellier, Lillaz ont leur siège, 4, rue de Rome, à Paris. Ils ont exécuté divers lots des lignes de chemin de fer suivantes :

De Questemberg à Ploërmel;
De Lamballe à Dol;
De Saint-Nazaire à Châteaubriant;
D'Angers à La Flèche;
De Coutances à Cherbourg;
De Saumur à Château-du-Loir;
Le port en eau profonde de Boulogne-sur-Mer;
Les égouts de Gennevilliers;
Achèvement du bassin de l'Eure au Havre;
Construction de la digue Saint-Jean au Havre;
Bassins du canal de Tancarville;
Dragages du canal de Tancarville;
Mur de l'avant-port de Dieppe;
Bassin de retenue et 4e bassin à flot de Honfleur;
Approfondissement du bassin de la Villette;

(1) Le point culminant de la voie est à 1,175 mètres.

Partie de fortification de Grenoble et de Briançon;
Amélioration du Rhône entre Givors et Gerbay;
Partie du réservoir de Villejuif;
Passe navigable de Suresnes;
Fondation des écluses. — Barrage;
Collecteur sur la rive droite de la Seine entre Billancourt et Suresnes.

Comme M. Villard, M. Lillaz se trouvait à bord du *Medway*, se rendant dans l'isthme avec ses employés. Dès son arrivée, il a procédé en personne à la mise en train de ses chantiers, et nous l'avons laissé à Panama, animé d'un zèle et d'un dévouement qui nous ont profondément émus.

Garanties pour l'exécution des travaux concédés aux six principaux Entrepreneurs

Désignation des entreprises	Cautionnements déposés	Retenue de garantie à faire sur les paiements à effectuer à raison de 10 0/0	Total des garanties
	(1) fr.	fr.	fr.
Am. Contracting and Dredging Co (Slaven et Ce)	500.000	300.000	800.000
Jacob	150.000	»	150.000
Barbaud, Vignaud et Blanleuil	2.000.000	1.000 000	3 000.000
Société de travaux publics et construction.	2.000.000	6.000.000	8.000.000
Cutbill, de Lungo, Watson et Van Hattum.	1.200.000	»	1.200.000
Baratoux, Letellier et Lillaz	2.000.000	2.000.000	4.000.000
	7.850.000	9.300.000	17.150.000

(1) Caution de 100,000 $.

Ainsi que vous le voyez, Messieurs, si l'on est autorisé à juger les gens par leurs antécédents, les six honorables entrepreneurs dont je n'ai pas craint de vous entretenir un peu longuement, sont de ceux qui, par leur expérience et les travaux accomplis, doivent inspirer confiance.

VI

Ateliers et Installations — Outillage

Les ateliers ont été installés aux deux extrémités du canal : Colon et la Boca ; et vers le centre, à Bas-Matachin.

Ceux de Colon, établis sur le terre-plein, se composent :

1° D'un atelier central de 962 mètres 50 de superficie, comprenant les outils nécessaires à l'ajustage, aux réparations de machines et employant 49 ouvriers ;

2° D'un atelier de montage, dit de Fox-River, de 1,536 mètres de superficie, avec grues, treuils, forges, locomobiles, marteau-pilon, machines à percer, etc., etc., occupant 164 ouvriers ;

3° D'un atelier de matériel flottant, spécialement destiné, ainsi que son nom l'indique, aux réparations des embarcations, dragues, clapets et tous autres engins maritimes. Superficie, 1,300 mètres. Ouvriers employés, 100 ;

4° D'une remise aux locomotives de 600 mètres de superficie ;

5° D'une grande scierie mécanique de 1,600 mètres de superficie, employant 21 ouvriers ;

6° D'un chantier de construction de blocs artificiels.

Les ateliers de Bas-Matachin sont encore plus vastes et plus complets ; ils comportent :

1° Un atelier central de 1,350 mètres de superficie, commandé par une force de 50 chevaux-vapeur ;

2° Un atelier de montage et de modelage de 435 mètres de superficie, occupant 35 hommes ;

3° Une fonderie de 390 mètres de superficie, employant 12 hommes, produisant mensuellement 6 tonnes de fonte environ et 100 kilogrammes de cuivre. Son installation permet de fournir le triple de sa production actuelle et elle peut couler des pièces pesant 15 tonnes ;

4° Halle de montage pour locomotives et wagons, 975 mètres de superficie, 55 ouvriers employés ;

5° Remise à locomotives (970 mètres de superficie), à laquelle il faut joindre un parc à charbon, une halle à coke et une halle à bois.

Aux ateliers de Bas-Matachin, comme à ceux de Colon, sont annexés de vastes magasins, amplement approvisionnés de matériaux et de pièces de rechange.

Les ateliers de la Boca ont un caractère beaucoup plus spécial et on s'y occupe principalement du montage et de la réparation des dragues. Ils se composent :

1° D'un atelier central de 600 mètres de superficie et occupant 51 ouvriers ;

2° D'un atelier de charpente de 120 mètres de superficie, occupant 7 ouvriers ;

3° D'un atelier de montage de la machinerie des dragues, 19 ouvriers ;

4° D'un atelier de montage de la coque des dragues comprenant deux cales à six fermes. — Chaque ferme a 12 mètres 50 d'ouverture et 45 mètres de longueur. Cet atelier occupe 325 ouvriers.

Dans le but de procéder rapidement et sans frais de déplacement aux réparations légères, la Compagnie a décidé l'installation de neuf petits ateliers de section, à Bohio-Soldado, Gorgona, Emperador, Culebra, Tavernilla, San Pablo, Obispo, Paraiso et Corrozal. Les quatre premiers sont terminés, le cinquième est en montage, et les quatre derniers sont à monter.

La description des magasins et autres installations nous paraît sans intérêt ; mais, pour vous donner une idée de la superficie couverte et, en y comprenant, bien entendu, les campements des ouvriers, les maisons des employés, de l'administration et les hôpitaux, nous vous dirons qu'elle est de 224,865 mètres carrés.

VII

Administration. — Ouvriers. — Campements.

Le Directeur des travaux dans l'Isthme est en même temps le chef des services administratifs.

L'organisation est la suivante :

ONZE DIVISIONS :

1° Division du Secrétariat ;

2° Division des Bureaux techniques ;

3° Division de la Comptabilité générale et des caisses ;

4° Division du Matériel et des approvisionnements ;

5° Division des Ateliers ;

6° Division des Transports et opérations maritimes.

DIVISIONS D'EXÉCUTION

1re Division, à Colon, de Colon au kilom. 26,350 ;

2me Division, à Gorgona, du kilomètre 26,350 au kilomètre 44 ;

3me Division, à Emperador, du kilom. 44 au kilom. 53,600 ;

4me Division, à Culebra, du kilom. 53,600 au kilom. 55,800 ;

5me Division, à Panama, du kilom. 55,800 au kilomètre 74.

Les Agents au service de la Compagnie sont de deux sortes : les *agents classés* et les *agents temporaires.*

On entend par Agents classés ceux auxquels la Compagnie assure des traitements fixes, des congés réguliers avec solde et frais de voyage, et une indemnité en cas de licenciement.

Les Agents *temporaires* sont, au contraire, ceux dont la Compagnie accepte les services sur place, sans aucun engagement de sa part, et qu'elle peut congédier sans indemnité.

Les Agents classés se répartissent comme suit : 318 Européens, dont 278 Français, avec une moyenne d'appointements mensuels de 236 piastres 18, soit en francs 1,039 environ, en calculant la piastre au change de 4 fr. 40.

Les Agents temporaires sont au nombre de 352, dont 252 Français, à une moyenne d'appointements de 125 piastres 51, soit en francs : 562 fr. environ.

En résumé, on compte 670 Européens, dont 530 Français, et la moyenne générale des traitements, tant pour le personnel classé que pour le personnel temporaire, est pour les Européens, de 180 piastres 82, soit en francs : 795 fr. environ.

Le nombre d'ouvriers employés dans l'Isthme pendant le mois de janvier dernier a été en moyenne de 14,605 par jour dont 1,043 pour les ateliers. Le salaire des terrassiers est en moyenne de 1 piastre 50, soit 7 fr. 50, en prenant la piastre au pair. Les ouvriers qui ont un métier (menuisiers, mécaniciens, ajusteurs, etc.), gagnent des journées proportionnées à leur habileté.

Les travailleurs importés dans l'Isthme en 1885 sont au nombre de 12.875, qui se subdivisent en :

Jamaïcains	9.005
Carthaginois	142
Barbadiens	1.344
Sainte-Lucie	495
Venézueliens	272
Martiniquais	800
Cubains	275
Nouvelle-Orléans	542
	12.875

L'emplacement des campements destinés à les recevoir sur les divers chantiers est généralement bien choisi. On les a établis de préférence sur des hauteurs, à proximité de la ligne du chemin de fer. Les baraquements sont construits en bois, établis sur des piliers en briques, et exhaussés sur terre de 0 m. 75 à 1 mètre. Nous en avons visité la plupart ; ils étaient propres, bien aérés, et représentaient certainement des logements plus sains et plus confortables que ceux où les nègres ont coutume de se tenir (1).

Ces baraquements sont la propriété de la Compagnie,

(1) Comme on le voit, la Jamaïque et la Barbade sont les pays qui fournissent le plus de travailleurs. Pendant nos escales dans ces deux îles, nous avons vu les cases habitées par les nègres ; nous en avons visité plusieurs, et leur installation est tellement primitive, la propreté qui y règne tellement négative, que nous pouvons soutenir, sans crainte d'être contredits, que les installations de l'Isthme leur sont infiniment préférables sous tous les rapports. Quant au sort des nègres dans leurs pays d'origine, il est essentiellement précaire ; les planteurs leur donnent un shelling (1,25) par jour et ne les nourrissent pas. Il est bon de noter que les nègres sont écrasés d'impôts dans les colonies anglaises, et que lesdits impôts frappent principalement sur les produits indispensables à leur nourriture.

qui les loue aux Entrepreneurs à raison de 10 0/0 par an de leur valeur. Si les ouvriers sont logés gratuitement, leur nourriture est à leur charge. La Compagnie ne tient pas de cantines, et ce sont les Chinois qui ont monopolisé le commerce d'épicerie et de produits alimentaires.

Les Chinois ont le génie essentiellement mercantile, le talent de paraître vendre leurs denrées à plus bas prix que les marchands des autres nations; ils ont su, en un mot, inspirer confiance aux nègres, qui vont jusqu'à les faire les dépositaires de leurs économies. On peut évaluer à plus de 6,000 le nombre des Chinois répartis entre Colon, Panama et les divers chantiers de l'Isthme (1).

La race nègre n'est pas à l'abri des divisions qui règnent parmi les blancs. Pour éviter des rixes, la Compagnie a organisé des services de watchmen, ou gardiens, qui assurent l'ordre et la propreté des divers campements.

La liberté des cultes est entière dans l'Isthme.

A proximité de chaque campement se trouvent les bureaux et les logements d'employés de la section. Ce sont des maisons en bois, construites sur pilotis, les unes à simple rez-de-chaussée, les autres élevées d'un étage; de grandes vérandas couvertes les entourent, forment un promenoir agréable, et préservent leurs habitants contre les ardeurs du soleil. De petits jardins, souvent bien tenus et très fleuris, plantés de bananiers, cocotiers, palmiers, ibiscus et autres arbustes du pays, concourent à leur donner un aspect riant.

Il résulte de ce que nous venons d'exposer qu'aux environs de chaque grand chantier, les campements d'ouvriers, les habitations des employés de sections, forment un véritable village pourvu de tout ce qu'exige une agglomération d'individus.

VIII

Etat sanitaire. — Hôpitaux de Colon et de Panama. — Sanitarium de Taboga.

La question sanitaire dans l'Isthme est une de celles qui jouent le plus grand rôle et qui méritent le plus d'attention.

Nous avons essayé de nous en rendre un compte exact en puisant nos renseignements à des sources diverses, et nous nous sommes procuré la statistique de la mortalité pendant les deux dernières années.

Le personnel occupé aux travaux du Canal doit être divisé en deux catégories qui résultent du genre d'emploi et de la différence des races. En d'autres termes, d'une part, les Agents classés et temporaires, Européens en grande majorité; de l'autre, les ouvriers proprement dits, qui sont presque tous nègres ou indigènes.

Etant donnée cette classification, nous voyons qu'en 1884 et 1885, le personnel classé et temporaire s'est élevé au chiffre moyen de 1,100 Agents, et que 141 sont décédés dans le cours de ces deux années. La proportion moyenne des décès a donc été de 6, 4 0/0 par an.

Quant aux ouvriers, il est plus difficile d'établir une proportion rigoureusement exacte entre le chiffre des hommes figurant sur les contrôles et celui des décès, parce que le personnel est essentiellement variable, au double point de vue du nombre et des individualités.

En 1884 et 1885, le nombre moyen des ouvriers a été de 13,000, parmi lesquels 1,800 décès ont été enregistrés, soit une proportion moyenne de 7,2 0/0 par an. La statistique ci-dessus, en ce qui concerne les ouvriers, n'a pu être établie que d'après les décès constatés dans les hôpitaux, et il n'y aucun *moyen* de contrôle possible pour relever ceux qui peuvent se produire en dehors.

Le service sanitaire nous a paru organisé d'une manière satisfaisante. Dans chacun des principaux campements réside au moins un médecin, assisté de plusieurs infirmiers, ainsi qu'on peut le voir par le tableau ci-joint.

Les indispositions seulement sont soignées dans les sections. Dès qu'un cas présente une gravité quelconque, les malades sont évacués, dans des voitures d'ambulance, sur l'hôpital de Colon ou celui de Panama, suivant la position du chantier.

Etat numérique du personnel médical et pharmaceutique.

Désignation du personnel	Hôpital central de Panama	Panama (Ville)	La Boca	Corozal	Paraiso	Culebra	Emperador	Obispo	Matachin	Gorgona	San-Pablo	Tavernilla	Bohio-Soldado	Gatun	Christ.-Colomb	Hôpital de Colon	Taboga	TOTAUX
Médecins	5	1	1	»	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	24
Pharmaciens	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	8
Aides-pharmaciens	19	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	22
Infirmiers	3	1	1	1	3	2	2	3	2	2	2	2	2	1	2	3	»	32

L'hôpital de Colon est situé à l'Est de la vieille ville, dont il est assez éloigné. Il est construit en bois, sur pilotis, et tout-à-fait dans la mer. Il se compose d'un pavillon central, réservé aux malades et blessés de la Compagnie, des Entreprises et du Panama Rail Road, d'un pavillon réservé aux femmes, et d'un troisième affecté aux étrangers et aux marins de la rade.

Cet hôpital, dirigé par les Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul, contient cent lits, dont quatre-vingt-trois étaient occupés lors de notre visite. Le docteur Vernial, qui s'est acquis une juste réputation dans le traitement des maladies régnant dans ces parages, nous a conduits dans les salles de fiévreux, d'accidents chirurgicaux et

(1) A Panama, les Chinois occupent tout un quartier : la grande rue qui va du marché à l'ancienne gare; ils se soutiennent entre eux, gagnent beaucoup d'argent, et leur pagode est infiniment plus luxueuse et plus riche que toutes les églises catholiques.

de convalescence, où, à l'exception de quelques marins russes et norvégiens, la généralité des malades nous ont paru en voie de guérison.

Il est juste d'observer que nous nous trouvions au moment de la saison sèche.

L'hôpital de Panama est beaucoup plus grandiose. Confié, comme celui de Colon, aux soins des Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul, les principes qui ont présidé à sa construction nous paraissent avoir amené la réalisation d'un véritable type en matière d'hôpital.

Placé sur le flanc d'une colline dominant le Pacifique (le mont Ancon), il se compose de 27 pavillons en bois, isolés les uns des autres, élevés d'un étage sur des piliers en maçonnerie, recouverts en tuiles et parfaitement aérés.

De larges voies, plantées en allées de jardins, assurent une communication facile entre les pavillons. On y compte 500 lits répartis entre 8 salles de chirurgie et 7 salles de médecine.

Au moment où nous en avons fait la visite, sous la conduite du docteur de Meyrignac, il n'y avait que 167 malades, dont 91 dans le service de médecine et 72 dans celui de chirurgie.

Un puits, muni d'une machine élévatoire, assure de l'eau en quantité suffisante pour alimenter l'hôpital, une vaste buanderie, un abattoir et une ferme qui fournit en abondance, pour les malades, du lait, des œufs et des légumes.

On a formulé contre l'hôpital de Panama le reproche d'avoir absorbé des sommes trop considérables; nous ne trouvons pas ce reproche fondé; et nous ne nous sentons pas le courage de critiquer une création aussi utile et aussi complètement réussie. Avant toute chose, il était du devoir de la Compagnie de penser à soulager les souffrances de ceux qui tombaient malades à son service, et de prouver aux travailleurs, en général, qu'elle était en mesure de les entourer de tous les soins sur lesquels ils sont en droit de compter.

La Compagnie soigne gratuitement ses employés et les ouvriers qu'elle occupe en régie.

Les employés et ouvriers des Entrepreneurs sont également admis dans les hôpitaux, moyennant le payement des journées de maladie. Le prix de la journée est d'une piastre.

Dans les hôpitaux de Colon et de Panama, les maladies régnantes pendant la période du 1er janvier au 15 février 1886 se sont réparties comme suit :

Fièvre jaune	Fièvres paludéennes	Fièvres bilieuses	Dyssenterie	Anémie	Dyspepsie	Bronchite	Pneumonie	Rhumatismes.
41	602	100	65	67	77	44	57	35

Dans le but de hâter le rétablissement de ses employés convalescents, la Compagnie a fait construire un *Sanitarium* dans l'Ile de *Taboga*, située dans le Pacifique, à 1 heure 1/2 environ, en bateau à vapeur, de Panama.

L'Ile de Taboga est une de celles qui forment ceinture à la baie de Panama avec les îles de Naos, Culebra, Flamengo, Perico et Taboguilla, et plus loin l'archipel des îles aux Perles.

Le village indien de Taboga est de 2,000 habitants, dont l'industrie principale est la pêche, et le divertissement le plus cher, les combats de coqs... *Plus cher*, c'est le mot..., car des paris importants accompagnent chaque combat que les spectateurs suivent avec une passion démesurée.

Nous nous sommes rendus à Taboga, à bord de la corvette colombienne *Boïaca*, et, tout en regrettant que la température n'y soit pas plus fraîche, nous croyons que l'air y est plus pur qu'à Panama.

Les vastes proportions de ce *Sanitarium* (qui a 70 mètres de long, 10 mètres de large, 16 fenêtres de façade et 52 chambres, plus deux salles de billard et deux salles à manger), nous amènent à penser que la Compagnie pourrait fort bien ne pas le réserver aux convalescents seulement, et qu'elle agirait paternellement en créant une sorte de roulement parmi ses employés, qui iraient ainsi, à tour de rôle, se retremper dans un air nouveau.

Comme on le voit, la Compagnie n'a reculé devant aucun sacrifice pour assurer des soins intelligents à ses employés et à ses ouvriers. Matériellement parlant, elle a fait tout ce qui dépendait d'elle, mais il est regrettable que le mode de traitement des maladies régnantes dans l'Isthme (les fièvres paludéennes et les fièvres pernicieuses principalement), ne soit pas mieux défini et que les médecins ne soient pas plus d'accord sur les moyens préventifs à prendre.

La question sanitaire prime toutes les autres; nous croyons qu'il serait utile de la faire étudier plus à fond, et je vous avoue qu'en partant j'avais le cœur serré en laissant cette belle jeunesse exposée aux coups de ce climat meurtrier. L'éloge du corps des Ponts et Chaussées n'est plus à faire, mais quand on a vu comme moi ces jeunes Ingénieurs luttant courageusement contre les innombrables difficultés que la nature a accumulées sur cette langue de terre, bravant les fatigues et la mort avec une gaieté toute française, il est difficile de ne pas en être profondément ému et de ne pas rendre hommage à ces soldats de la science et de la civilisation.

Il n'y aurait rien de surprenant que la percée qu'on est en train de pratiquer pour couvrir le Canal Interocéanique et le courant d'air qui s'établira entre l'Atlantique et le Pacifique contribuassent à améliorer la situation sanitaire de l'Isthme. Mais, ce qui est certain, c'est que le Canal formera un puissant drainage qui assèchera les marais avoisinants (marais de Colon, du Mindi, de l'Obispo, de la vallée du Chagres, de Tavernilla et du Rio Grande) et que les cultures qui ne manqueront pas d'être pratiquées sur ses bords joueront le rôle qu'elles ont déjà joué, soit en Algérie, soit en Cochinchine.

Vous savez tous, en effet, Messieurs, que certains points de ces deux pays, parfaitement insalubres jadis, sont devenus très habitables par le seul fait de la culture.

Sans attendre ces modifications heureuses que le temps seul peut amener, nous pensons qu'il faudrait se préoccuper sans retard d'assainir les villes de Colon et de Panama et d'y amener de l'eau potable et d'arrosage. Il est, en effet, surprenant que dans un pays sillonné de fleuves et de rivières, les deux principaux centres habités soient privés d'eau.

Le vieux Colon est construit sur un sol bas et marécageux, d'où les eaux pluviales ne peuvent pas s'écouler. Les maisons s'élèvent au milieu de mares puantes, où les nègres jettent leurs ordures et résidus de toutes sortes; les *urubus* seuls sont chargés du nettoiement de la ville.

Nous ne parlons pas des rues principales, que le chemin de fer traverse au centre, laissant des deux côtés des sentiers poussiéreux quand il ne pleut pas, et quand il pleut, des flaques d'eau où l'on s'enfonce jusqu'aux genoux.

L'incendie qui a eu lieu l'an passé, et qui a détruit

une bonne partie du vieux Colon (1), pouvait laisser espérer que des modifications seraient apportées dans les constructions nouvelles. Il n'en a rien été, et les indigènes doivent avoir un goût bien prononcé pour les sols marécageux, car les nouvelles et nombreuses maisons qu'ils édifient s'élèvent exactement sur les places occupées par les anciennes, dans les mêmes conditions déplorables.

M. de Lesseps se préoccupe de faire disparaître ce foyer d'infection, et il nous annonçait, quelques jours avant notre départ, qu'il cherchait à établir une entente entre la Compagnie du Canal Interocéanique, le Panama Rail Road et la municipalité, pour combler et entretenir le vieux Colon.

Nous faisons des vœux pour que ce projet se réalise au plus tôt, et que le Gouvernement de Colombie prenne les moyens nécessaires pour amener de l'eau potable à Colon et à Panama.

IX

Panama Rail Road. — Propriétés de la Compagnie.

La Compagnie du Canal Interocéanique a acquis en 1881, moyennant une centaine de millions, plus des neuf dixièmes des actions du Panama Rail Road (2), dont elle est, à très peu de choses près, propriétaire (sur 70,000 actions, la Compagnie en possède 68,534).

Cette acquisition n'a pas modifié l'organisation de la Société, dont le siége a été maintenu à New-York, avec un Directeur général, muni des pouvoirs les plus étendus, résidant à Colon.

C'est une bonne affaire à tous les points de vue, car cette ligne fournit largement l'intérêt de l'argent dépensé, et donne à la Compagnie de très grandes facilités pour le transport des machines et matériaux sur les divers chantiers.

Chaque station correspond à un chantier, et on peut dire que la voie ferrée forme, entre Colon et Panama, une sorte de rue dont les intervalles non bâtis sont occupés par la forêt vierge (3).

Le Panama Rail Road est bien administré et marche régulièrement. Les wagons sont confortables et intelligemment appropriés aux habitudes du pays et aux exigences de la température.

Nous avons demandé à la Direction communication des détails du trafic, et nous joignons ici trois tableaux qui donnent un aperçu de son activité.

Si nous avons laissé de côté 1885, c'est que la révolution qui a éclaté en Colombie au mois de mars de ladite année et qui a duré plus de cinq mois, a naturellement paralysé les transactions pendant un semestre.

(1) Une révolution a éclaté l'année dernière à pareille époque en Colombie, et les révolutionnaires, vaincus, ont mis le feu à Colon. Les ateliers du chemin de fer ont été préservés, grâce au dévouement du personnel de la Compagnie et des marins des navires de guerre américains qui étaient sur rade. Aucune agitation ne s'est produite sur la ligne des travaux du Canal, sauf à la Culebra où a eu lieu une échauffourée assez sérieuse.

(2) Le chemin de fer de Colon à Panama a été construit par une Compagnie Nord-Américaine, à la tête de laquelle était le fameux banquier *Aspinwall.* Il est ouvert depuis l'année 1855.

(3) Ce qui frappe surtout dans les forêts tropicales (et plus encore dans celles de la Martinique que dans celles de l'isthme de Panama) c'est la fécondité et l'innombrable variété des plantes. Pas une place ne semble libre pour une naissance nouvelle, et il est bien rare de voir à côté l'une de l'autre deux essences d'arbre de même nature. Comme si le règne végétal pouvait se passer de la terre nourricière, des plantes poussent sur les troncs et même sur les feuilles d'autres plantes qui leur sont étrangères.

État des passagers transportés sur le Panama Rail Road dans les années 1880, 1881, 1882, 1883 *et* 1884.

MOIS	1880		1881		1882		1883		1884	
	Pour Panama	Pour Colon	Pour Panama	Pour Colon	Pour Panama	Pour Colon	Pour Panama	Pour Colon	Pour Panama	Pour Colon
Janvier......	1.075	961	1.125	1.002	3.359	3.287	9.973	8.219	25.290	20.328
Février......	1.129	913	1.148	1.023	3.575	3.343	10.307	6.491	23.572	21.089
Mars........	1.627	1.575	1.398	1.326	5.214	4.716	12.871	11.943	25.329	24.584
Avril........	1.352	1.264	1.842	1.935	4.810	4.461	11.913	11.178	25.453	26.332
Mai.........	1.000	1.361	2.176	2.021	5.507	5.231	11.329	10.663	21.616	19.867
Juin.........	1.197	1.111	2 097	2.085	5.573	5.274	10.210	9.930	17.641	16.231
Juillet.......	1.154	1.067	2.254	2.089	5.752	5.342	10.073	9.247	20.023	18.433
Août........	1.082	1.024	2.585	2 521	5.216	4.946	11.744	10.218	17.799	15.081
Septembre...	969	804	3.354	3.036	5.912	5.416	14.616	12.168	21.052	16.058
Octobre......	1.044	826	3.254	2.826	6.708	6.227	19.294	15.546	20.667	16.585
Novembre ...	1.185	982	2.776	2.649	6.400	6.178	19.237	15.768	17.644	18.049
Décembre....	1.061	1.038	3.337	2.254	8.110	7.059	21.644	19.414	35.587	31.210
	13.875	12.926	27.346	24.767	66.136	61.480	162.191	140.788	271.673	243.847
Totaux....	26.801		52.113		127.616		303.979		515.520	

Etat des principaux produits (1) *de l'Amérique centrale et méridionale transportés sur le Panama Rail Road pendan les années* 1880, 1881, 1882, 1883 *et* 1884.

ARTICLES	1880	1881	1882	1883	1884
Quinquina (balles)..	40.470	39.779	26.127	8.950	8.254
Coton — ..	37.389	16.899	12.743	2.402	3 214
Cacao (sacs).......	202.098	131.198	122.593	100.945	112.483
Café —	310.371	310.731	358.075	373.345	455.259
Indigo (surons).....	12.122	7.607	15.947	11.225	14.694
Ivoire végétal (sacs)	32.079	16.009	20.892	24 635	36.817
Caoutchouc (balles)	23.037	24.829	32.341	23.240	15.677
Sucre (sacs)	23.128	4.887	19.556	27.369	40 932
Minerai (sacs).....	»	»	»	13.148	17.102
Peaux.............	»	»	»	199.611	205.130
Tabac (balles).....	»	»	»	1.799	2.425
Balsamine (caisses).	»	»	»	643	800
Iode..............	»	»	»	402	1.175
Bananes (régimes)..	»	»	»	»	206.262

(1) Tableau indiquant le poids des principaux produits.
Quinquina..... par balles de 54 kilogrammes.
Coton......... poids variable.
Cacao......... par sacs de 69 kilogrammes.
Café........... » » 69 »
Indigo..... ... » surons de 79 kilogrammes.
Ivoire végétal.. » sacs de 90 kilogrammes.
Caoutchouc.... » balles de 60 kilogrammes.
Sucre......... » sacs de 65 kilogrammes.
Minerai... ... » » 55 »
Peaux......... à la pièce.
Tabac......... par balles (poids variable).
Baume........ » caisses de 50 décimètres.
Iode.......... » bouteilles.
Bananes.. ... » régimes (poids variable).

Nombre de tonnes de marchandises en transit transportées sur le Panama Rail Raod pendant les années 1880, 1881, 1882, 1883 *et* 1884.

MOIS	1880	1881	1882	1883	1884
Janvier............	13.354	13 257	16.517	16 523	22 036
Février...........	11 824	12.311	13 310	15.368	25.353
Mars	18.730	16.652	19.364	19.806	32.717
Avril.	17.034	16.053	19.717	21.323	30.360
Mai..............	15.548	15.494	17.020	23.076	28.766
Juin..............	13.805	14.888	20.474	16.529	24.962
Juillet............	15.598	11.565	16.742	17.325	22.233
Août..	11.926	13.702	14 983	16.996	21.123
Septembre.........	13.171	12 174	13 712	18.341	20.299
Octobre...........	10.878	15.184	14.018	17.386	21.543
Novembre..........	11.557	11.654	14.115	15.657	17.730
Décembre..........	14 007	15.712	14.758	17.395	20.121
Totaux (tonnes)..	167.432	168.646	194 550	215.725	287.243

RECETTES DU PANAMA RAIL ROAD

	Brutes	Nettes		
1879.... .	Francs 10 781.835	5 828.978 Francs	79	Ces
1880.. ...	» 11.388.378	4.865.076 »	99	»
1881......	» 11.856.745	6.793.311 »	35	»
1882......	» 12.271 730	5.629.163 »	50	»
1883......	» 14 059.920	5.989.316 »	68	»
1884......	» 17.473.880	6.114.283 »	08	»

Si les chiffres des recettes nettes sont aussi peu en rapport avec les recettes brutes, c'est que la Compagnie est chaque année tenue de construire des gares nouvelles, des voies supplémentaires pour les besoins de son service et que ces dépenses viennent s'ajouter aux frais généraux de chaque exercice et diminuent d'autant les bénéfices.

Dans l'acte de concession intervenu entre le Gouvernement de Colombie et la Compagnie du Canal Interocéanique, il a été stipulé au profit de la Compagnie une lisière de 200 mètres de terrain sur les deux rives du Canal maritime ; de plus, 500,000 hectares que la Compagnie s'est réservé de choisir où bon lui semblerait, et qui doivent lui être délivrés au fur et à mesure de l'avancement des travaux. La Compagnie est déjà autorisée à prendre possession de 150,000 hectares qu'elle se propose de choisir partie à l'embouchure de la lagune de Chiriqui, partie sur le versant du Pacifique, le long du cours de la rivière Tuira. La partie du Chiriqui est formée de terrains miniers.

Les terrains acquis par la Compagnie comprennent 14,023 hectares, en chiffres ronds, et se répartissent comme suit :

Colon..................	27	hectares.
Panama................	226	»
Taboga................	2	»
Terrains provenant du Panama Rail-Road..........	707	»
Terrains achetés sur la ligne.	13.061	»
	14.023	hectares.

X

Mouvement commercial de la Colombie.

La Colombie est une république divisée en 9 états. Le siège du gouvernement est à *Santa-Fé-de-Bogota*, et le Président actuel se nomme *Raphaël Nunez* (2).

La monnaie du pays est la piastre argent du poids de 25 grammes, au titre de 0,900 ; la demi-piastre, du poids de 12 grammes 500, est à un titre plus bas que la piastre ; elle n'a que 0,835. On ne frappe plus de monnaie d'or. L'or s'exporte en poudre ou en barre : les monnaies de ce métal sont articles d'exportation, et nullement de circulation intérieure. Toutes les transactions se font donc sur la base de la piastre argent.

Le commerce de banque proprement dit est établi sur les bases suivantes, d'après les renseignements que nous avons puisés chez les principaux banquiers de la localité.

Il y a quelques années, avant le commencement des travaux de l'Isthme, on estimait la circulation dans l'Etat de Panama à 8 ou 9 cent mille piastres.

Aujourd'hui, cette circulation s'élève à 6 ou 7 millions.

La Compagnie du Canal Interocéanique a un change à peu près fixe sur Paris, Londres et New-York.

Escompte en dedans :

Paris, 90 jours.......	14 0/0	équivalent à	16,279 0/0
Londres, 90 jours....	15 0/0	—	17,647 0/0
New-York, à vue...	18 0/0	—	21,951 0/0

La Compagnie vend ses traites aux banquiers et commerçants de Panama (3) et de certains points de

(2) Pendant une vingtaine d'années, les principes les plus avancés ont été en faveur, mais depuis la révolution de l'an passé, le président Nunez, qui a résisté à l'orage, semble vouloir réagir, et la nouvelle Constitution, qu'on est en train de voter en ce moment à Bogota, est infiniment plus conservatrice que la dernière.

Tout le monde vote en Colombie ; et, fait assez curieux, les nègres, qui représentent l'élément libéral et avancé, sont très religieux et pratiquants, tandis que les blancs, qui représentent l'élément conservateur, ne le sont pas du tout.

(3) Les principaux banquiers et commerçants de Panama sont :

Henri Hermann (Français),	Banque et Commission.
Poylo (Français)	—
Furth et Campbell (Autrichien et Anglais.)	—
Isaac Brandon (Américain).	—
Lindo, successeur de Samuel Pisa (Colombien).	—
Aeply-Salmon (Américains).	
Paredes (Colombien).	—
Cespedes (Colombien).	—
Schubert (Américain).	—
Guithon et Dufour (maison d'importation française).	
Baur et Bosco (maison d'importation française).	
Ascoli frères (maison de confections).	
Etc., etc.	

l'Amérique du Sud, qui lui fournissent les espèces nécessaires à ses paiements. Les banquiers de Panama n'ouvrent pas de crédit à moins d'un intérêt annuel de 18 0/0. C'est le minimum *pour un bon crédit.* Ils ne reçoivent des fonds en dépôts qu'en les chargeant (c'est leur expression) d'une commission de 1 0/0. Ils expliquent ces taux élevés : 1° par les frais qui leur incombent et par l'encaisse considérable en piastres qu'ils sont tenus d'avoir, car ils sont privés de la ressource d'escompter leur papier à une banque privilégiée, comme cela a lieu en Europe ; 2° par les risques qu'ils encourent avec leurs débiteurs. La bonne foi de ceux-ci est, en effet, leur seule garantie. Il y a bien un tribunal qui prononce des sentences, mais l'exécution des jugements est purement illusoire.

Le système décimal a été adopté par le gouvernement colombien. Les étalons des poids et mesures sont le kilogramme et le mètre. Depuis le premier juillet 1881, la Colombie fait partie de l'union postale universelle. Ses revenus sont de 4,000,000 de piastres (20,000,000 de francs) distribués comme suit :

Douanes	2.775.450
Salines	797.213
Chemin de fer de Panama	250.000
Postes	67.609
Propriétés nationales	72.595
La monnaie	18.000
Télégraphes	10.627
Propriétés de mainmorte	8.506
	4.000.000

auxquels il faut ajouter le produit des jeux (la roulette) qui sont affermés, et lui rapportent, nous a-t-on dit, 80,000 piastres ; revenu séduisant, sans doute, mais dont il est difficile de ne pas critiquer la source.

Au moment de notre séjour à Panama, le gouvernement a décrété le monopole de l'alcool, et la mise en exécution immédiate de cette mesure.

Colon et Panama sont deux ports francs, et il résulte des conventions entre l'Etat et la Compagnie que cette situation leur sera maintenue (1).

Les navires ne sont soumis à aucun droit d'entrée ni de sortie, pas même de pilotage. A Colon, la Compagnie du chemin de fer entretient à ses frais un phare et des môles avec wharfs, et impose aux paquebots un droit de feu de 7 P. par steamer et un droit de feu de 15 P. par jour.

En dehors de Colon et de Panama, dans tout le reste de la République, l'importation des marchandises est soumise à des droits d'entrée (2) qui se résument de la sorte :

1re classe	exempte de droits.
2e classe	0 $ 05 le kilo.
3e classe	0 20 le kilo (1 franc).
4e classe	0 40 le kilo (2 francs).
5e classe	0 60 le kilo (3 francs).

La législation commerciale est presque identique à la législation française.

En vertu des lois colombiennes, les agriculteurs deviennent propriétaires légitimes de tout terrain, à la condition de l'enclore et d'entretenir des travaux de culture permanente pendant 3 ans.

Au bénéfice de cette loi, certains planteurs sont venus s'installer dans le Département de Chiriqui (qui fait partie de l'Etat de Panama) et y ont établi des plantations de café qui commencent à produire 2,000 quintaux par an environ.

Une culture qui a pris un grand développement est celle des bananiers dont les fruits, transportés à New-York et à la Nouvelle-Orléans, forment annuellement un poids de 20,000 tonnes, d'une valeur de 400,000 piastres (soit 2,000,000 de francs.)

Les produits exportés sont : l'indigo, le sucre, café, caoutchouc, bois de teinture et d'ébénisterie, tabac, cacao, cuirs de bœuf et de chevreuil, or et argent, pierres précieuses et perles, minéraux, dividivi, quina, chapeau de paille et ivoire végétal.

L'importation se compose principalement de papier, cartes à jouer, bougies, ciment, verre, vêtements confectionnés, chaussures, linge et armes à feu. Elle se répartit entre les diverses nations dans les proportions suivantes :

Grande-Bretagne	30 0/0
Etats-Unis	30 0/0
France	20 0/0
Allemagne	10 0/0
Autres nations	10 0/0

Le port de Colon est visité régulièrement par les paquebots de :

Royal Mail Steam Packet C°	3 paquebots	par	mois.
Cie Générale Transatlantique	3	»	»
Hamburg American Steam Packet	2	»	»
Atlas Steamship C°	2	»	»
West India and Pacific Steamship C°.	2	»	»
Pacific Mail Steamship C°	3	»	»
Compania Transatlantica Espanola	1	»	»
New-Orléans Central et South Am. C°.	1	»	»

Des voiliers américains, allemands, anglais, italiens et français viennent à Colon avec des marchandises communes (charbon, bois de construction), et, quand ils ne trouvent pas du fret de retour, relèvent sur lest pour un autre port de la mer des Antilles.

Les deux tableaux ci-joints indiquent le mouvement du port de Colon pendant les trois premiers trimestres de 1885, et on verra qu'en joignant les entrées et les sorties, on arrive à un total de 1,077 navires jaugeant 753,129 tonnes ; ce qui, pour l'année entière, donne un total approximatif de 1,436 navires jaugeant 1,004,172 tonnes.

(1) Voir aux annexes le texte de la loi de concession du 18 mai 1878, qui approuve le contrat pour l'ouverture d'un canal interocéanique à travers le territoire colombien.

(2) La 1re classe comprend les machines, appareils télégraphiques, le fer brut, matériel roulant, bois et matériaux de constructions, papier d'imprimerie sans colle, plantes et semences de toute nature, articles d'imprimerie, librairie et lithographie, presses, vins rouges en baril, tuyaux en fer, zinc pour toitures et en feuilles.

La 2e classe comprend le fer ouvré, le fer blanc, le plomb, le papier à emballage et de couleur, le cuivre, les clous et pointes de Paris, l'étain, les instruments aratoires, le savon ordinaire, la bière, le vin en caisse, les sacs vides, les coffres-forts, la faïence et les verres à vitres.

La 3e classe comprend : l'acier en barre, les chaudières en cuivre, les bougies, l'alcool, l'albâtre, les balances, le chanvre en corde et en toile, les conserves, les drogues et produits pharmaceutiques, les instruments de musique, les meubles, le papier blanc, les articles de bureau et d'enseignement et le plomb de chasse.

La 4e classe comprend les armes, les toiles de coton blanc et écru, le fil à coudre, le bronze, le cuivre et l'étain manufacturés, les matériaux pour photographes et pour dentistes, les pendules, les articles de chasse et de gymnastique.

La 5e classe comprend les ustensiles, bijoux, armes et munitions de guerre, boissons spiritueuses, chaussures, vêtements et objets de confections, étoffes de laine ou de soie, cartes à jouer et cigares.

Mouvement du port de Colon pendant les trois premiers trimestres de 1885.

1° ENTRÉES.

MOIS	Vapeurs	Tonnage des vapeurs	Voiliers	Tonnage des voiliers	Totaux des navires	Totaux des tonnages
		Tonnes		Tonnes		Tonnes
Janvier........	32	45 466	20	7 104	52	52.570
Février........	26	43.113	32	6.604	58	49.717
Mars..........	28	43.185	31	8.105	59	51.290
Avril..........	25	40 783	65	10 607	90	51 390
Mai...........	31	49.224	66	11.693	97	60.917
Juin	30	44.118	32	6.159	62	50.277
Juillet.........	29	39.884	31	4.382	60	44.266
Août	24	33.703	37	6.844	61	40.547
Septembre.....	32	47.916	23	4.513	55	52.429
Total des entrées..........					594	453.403

2° SORTIES.

MOIS	Vapeurs	Tonnage des vapeurs	Voiliers	Tonnage des voiliers	Totaux des navires	Totaux des tonnages
		Tonnes		Tonnes		Tonnes
Janvier........	20	7.104	39	11.443	59	18.547
Fevrier........	24	39.586	25	6.013	49	45.599
Mars..........	19	23.025	28	6.106	47	29.131
Avril..........	14	22.383	19	863	33	23.246
Mai...........	24	39.625	44	9.379	68	49 004
Juin......... .	28	28.935	31	794	59	29.729
Juillet.........	41	31.216	51	827	92	32.043
Août..........	18	27.466	18	3.646	36	31.112
Septembre.....	28	40 113	12	1.202	40	41.315
Total des sorties:............					483	299.726

Récapitulation		Total général
Entrées 594 nav. 453.403 tonn.	}	1.077 nav.: 753.129 tonn
Sorties 483 — 299.726 —		

Le trafic du port de Panama est loin d'égaler celui de Colon.

Il est régulièrement visité par les vapeurs anglais de la *Pacific Steam Navigation Company* et les vapeurs américains de la *Pacific Mail Steam ship*, desservant les ports du Chili, de la Bolivie, du Pérou, de l'Equateur et de la Colombie, les ports de la Californie, du Mexique occidental, de Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua et Costa Rica.

La plus grande partie du commerce maritime se fait par bateau à vapeur; la navigation à la voile par le cap Horn devient chaque jour plus réduite et les seuls voiliers qui arrivent à Panama sont des navires chargés de charbon pour les compagnies de bateaux à vapeur.

Nous donnons ci-joint un tableau indiquant le mouvement du port de Panama pendant l'année 1885, petit cabotage non compris. Les noms des navires ont été relevés dans le *Star and Herald* et le tonnage a été pris dans le répertoire du *Bureau-Veritas*.

Le mouvement de ce port, entrées et sorties, a été, en 85, de 214 navires, jaugeant 367,513 tonnes.

Mouvement du port de Panama 1885 (cabotage non compris)

ENTRÉE ET SORTIE.

MOIS	VOILIERS		STEAMERS	
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
Janvier..........	»	»	22	36.324
Février..........	2	3.118	16	29.064
Mars..........	2	630	12	20.056
Avril..........	2	3.118	12	21.310
Mai.............	2	630	18	36.162
Juin.............	»	»	18	30.688
Juillet..........	4	4.748	10	17.988
Août..........	»	»	22	39.302
Septembre.......	2	3.118	20	35.078
Octobre	2	630	18	30.796
Novembre	»	»	16	30.582
Décembre	2	630	12	22.546
Total........	18	17.622	196	349.896

L'élevage des bestiaux constitue une des principales ressources de l'Etat de Panama, qui compte un nombre considérable de têtes de bétail.

Pour ce qui est des légumes, céréales, etc., l'Isthme ne produit même pas assez pour sa consommation.

Les denrées alimentaires et les habitations sont d'une cherté excessive (1): la chaussure, qui vient de Vienne, la lingerie d'Allemagne, les vêtements de France et le mobilier de New-York, sont à des prix raisonnables.

Il est fâcheux qu'on ne puisse pas remédier à cet état de choses, qui a toujours quelque peu existé dans ces localités, mais qui a pris les proportions actuelles à cause du rapide développement de population qui s'est produit depuis quelques années. On nous assure, en effet, que la population de Panama, qui n'était que d'une dizaine de mille âmes en 1881, s'est élevée à 30 mille aujourd'hui, et que Colon, Panama et les villages intermédiaires comptent au moins 70 mille âmes.

Ici se termine la partie du rapport commune aux délégués des quatre Chambres de Commerce de Marseille, Bordeaux, Rouen et Saint-Nazaire.

---

(1) Le blanchissage d'une chemise coûte..... 2.50
d° d'une paire de chaussettes... 0.25
d° d'un mouchoir.............. 0.25
d° d'une chemise ou d'un gilet de flanelle.................. 1 —
Un chou, au marché, revient à 1 piastre 1/2. 7.50
Un lapin.................................. 10 —
Un poulet................................. 6 — à 7
2 oignons.................................. 0.50
La livre de pommes de terre............... 0 50
Un pain de 350 grammes..................... 0.50
La viande de bœuf la livre................ 2 — à 2.50
La viande de mouton, la livre............. 4 —
Les œufs, (la douzaine)................... 5 —
Une chambre non meublée (par mois)....... 150 —
La pension ordinaire (déjeûner et dîner)..... 225 — à 250
La nourriture d'un cheval et soins (1 piastre 1/2 7.50

XI

Trafic probable du Canal Interocéanique.

Parmi les nombreuses questions que l'on se pose au sujet du Canal Interocéanique, il en est une qui présente un immense intérêt, c'est celle du trafic probable du Canal, — du tonnage qui y passera, de la part qu'y prendront les diverses nations et, par déduction, la somme annuelle sur laquelle on peut compter pour rémunérer le capital.

Pour me former une opinion, j'ai lu les nombreuses et sérieuses études qui ont été faites à ce sujet par :

M. LEVASSEUR, membre de l'Institut, président de la Commission y relative au Congrès International de 1879 ;

M. AMÉDÉE MARTEAU, rédacteur en chef du *Journal du Havre ;*

Notre compatriote, M. L. SIMONIN ;

La *Revue-Gazette Maritime et Commerciale ;*

Le *Mulhall's Dictionary of statistics*, et bon nombre de journaux français, anglais et américains.

De plus, j'ai consulté les principaux négociants de Panama.

Le simple exposé des ouvrages des savants publicistes que je viens de nommer constituerait un véritable volume ; je me bornerai donc à dire quelques mots des travaux de M. Levasseur, et je résumerai en trois tableaux ceux de M. Marteau, de la *Revue-Gazette* et du *Mulhall's Dictionary of statistics.*

Quant à l'évaluation des négociants de Panama et de bon nombre d'Américains, elle est de beaucoup audessus de celle des statisticiens. Bien qu'ils appuient leur évaluation sur des arguments dont je ne méconnais pas la portée, je me bornerai à constater ce fait sans vous communiquer les chiffres qu'ils m'ont fournis, car je ne voudrais pas être taxé par vous d'exagération.

En 1879, au congrès international d'études (1), M. Levasseur a pris pour base de ses évaluations des statistiques de 1876 et il a calculé quel aurait pu être approximativement le trafic du Canal à cette date, s'il avait été ouvert. Avec une sévérité d'appréciation qu'on ne saurait trop louer, la Commission de statistique nous a montré que le tonnage qui eût pu former la clientèle du Canal en 1876, se composait de deux éléments : 3,500,000 tonnes d'une part, 1,330,000 tonnes d'autre part, au total 4,830,000 tonnes ; — que l'accroissement annuel du commerce de ces régions avait été de 6 0/0 depuis quinze ans ; et, quoiqu'elle ait pu accepter cette progression, surtout à l'égard de pays neufs qui ont des ressources d'avenir, elle a préféré ne compter que 50 0/0 dans l'espace des dix années qui séparent 1876 de 1887, et elle arrive ainsi à 5 millions 250,000 tonnes d'une part, 2 millions d'autre part, en tout 7,250,000 tonnes. Or, il résulte des statistiques les plus autorisées, qu'en douze ans les transports ont augmenté de 63 86 0/0 *pour l'ensemble du globe*, et les prévisions de la Commission Internationale se trouvent largement réalisées (2). — Mais, continue M. Levasseur, pour avoir une idée de ce qui peut advenir à Panama, il faut s'adresser au Canal de Suez, qui en 1870 donnait passage à 486 navires jaugeant 435,911 tonnes, et en 1885, à 3,624 navires jaugeant 8,985,411 tonnes. Nous donnons ci-joint le tableau de la progression du trafic du Canal de Suez.

---

(1) Voir aux annexes la notice sur le Congrès International de 1879.

(2) En 1866, le 19 mars, le Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord chargea l'amiral Davis d'évaluer le tonnage total qui passerait par le Canal de l'Isthme, la valeur de ce mouvement et l'économie qui en serait résultée pour le commerce. Voici les conclusions du rapport de l'amiral Davis : Tonnage total qui passerait dans l'année par le Canal en 1866 : 3,094,070 tonnes.

Valeur du commerce qui transiterait, 2,339,155,650 fr. (467 millions 831.130 dol.)

Economie pour le commerce du monde qui résulterait, *dans l'année*, du passage par le Canal, 247,651,940 fr. (49,530,208 dol.)

Et supputant, sans s'écarter des données statistiques normales, ce que serait le trafic du Canal « dix ans après son ouverture supposée en 1866, c'est-à-dire en 1876 », l'amiral Davis formulait cette conclusion :

« En 1876, 6,188,140 tonnes devaient prendre la voie du Canal »

C'est exactement l'évaluation de la Commission de statistique du Congrès international.

La Société des ingénieurs civils de Londres a eu l'occasion, le 3 mars 1881, d'apprécier, à un point de vue positif, l'importance du percement de l'Isthme de Panama.

Le Président de la Société, M. James Aberthney, s'est exprimé en ces termes :

« Si grands qu'aient été les avantages du Canal de Suez, et les facilités qu'il a procurées par les relations avec nos empires d'Orient, avec l'Australie, la Chine, le Japon et Ceylan, ils seront augmentés, par la construction du Canal Maritime proposé pour joindre les océans Pacifique et Atlantique.

« Grâce à ce Canal, la distance de Londres et Liverpool à San Francisco sera raccourcie de 14.000 milles environ, et le vaste territoire de l'Amérique Britannique de l'Ouest, les Etats-Unis, le Mexique, la Colombie, le Pérou et les autres parties de l'Amérique du Sud, ne seront plus qu'à un mois de voyage de la Grande-Bretagne et du Continent. De nouveaux débouchés seront ainsi ouverts aux entreprises commerciales, et avec elles viendront les progrès de la civilisation qui doivent résulter de l'augmentation des rapports entre notre pays, les nations européennes et les peuples relativement isolés dont les territoires bordent l'Océan Pacifique. »

En décembre 1883, l'Association britannique tenant sa session annuelle, M. le Chevalier Stoess, consul d'Allemagne à Liverpool, s'occupa du premier trafic du Canal de Panama.

« Il est bon d'observer, dit M. le Chevalier Stoess, que l'évaluation de 6 millions de tonnes à passer par le Canal a été adoptée comme minimum par le Congrès international de 1879, et que ces chiffres seront nécessairement dépassés, si l'on tient compte du développement agricole, commercial, industriel et maritime qui grandit tous les jours dans les pays que le Canal est appelé à desservir. »

L'amiral américain Cooper écrivait, le 29 juin dernier, au *New-York Herald* :

« Les ressources, étouffées, du Chili et du Pérou, de nos côtes Nord-Ouest et du Japon, et de l'Australie, peuvent justifier les prévisions de M. de Lesseps, qui prétend que le tonnage d'un Canal à travers l'Isthme dépassera celui qui transite au Canal de Suez. »

Dans un rapport de 1883, MM. Sullivan et Nourse, — ce dernier Directeur de l'observatoire de Washington, — cherchaient à établir ce que l'ouverture du Canal de Panama serait pour la marine marchande américaine, à voiles ou mixte :

« Il est très probable, dirent MM. Sullivan et Nourse, que, dans le cas de l'ouverture d'un Canal à travers l'Isthme américain, le tonnage des vaisseaux à voiles augmenterait avec une très grande rapidité, car cette voie est située dans une région extrêmement favorable aux vaisseaux à voiles. »

Le général Grant écrivait, le 1er février 1881, à la *North American Review :*

« En ce qui concerne les Européens, les bienfaits et les avantages du Canal proposé sont grands ; quant aux Américains, ces avantages sont incalculables...

« Il ferait diminuer tous les frais de transport des denrées principales, ajouterait énormément au bien-être, et faciliterait l'émigration de l'Est vers les fermes et mines du versant du Pacifique.

« On ne peut mettre en doute qu'un Canal ne soit un grand bienfait pour le commerce des Etats-Unis. »

M. Paul Leroy-Beaulieu étudiait, le 1er septembre 1882, l'avenir du Canal de Suez relativement au seul trafic de l'Australie et la part que le Canal de Panama prendrait dans ce mouvement.

L'Australie, en effet, par sa situation, et à cause du régime des vents des mers qui l'entourent, partagera son trafic total entre le Canal de Suez et le Canal de Panama.

« Si, écrivait M. Paul Leroy-Beaulieu, le mouvement maritime vers l'Australie passait, pour la plus grande partie, par le Canal de Suez, il est certain que dans peu d'années il ne s'agirait pas d'un chiffre de 6 ou 7 millions de tonnes, ni même de 11 à 12 millions, mais de 18 à 20...

« Une partie, il est vrai, le *tiers* ou le *quart* peut-être, du commerce australien, pourra prendre la voie de Panama. C'est égale

Canal de Suez. — Progression du Trafic,

ANNÉES	NAVIRES	TONNES	RECETTES de la Navigation
			fr. c.
1870....	486	435.911	5.159.327 22
1871....	765	761.467	8.993.732 87
1872....	1.082	1.439.169	16.407.591 42
1873....	1.173	2.085.072	22.897.319 18
1874....	1.264	2.423.672	24.859.383 »
1875....	1.494	2.940.708	28.886 302 27
1876....	1.457	3.072.107	29 974.998 74
1877....	1.663	3.418.949	32.774.344 22
1878....	1.593	3.291.535	31.098.229 18
1879....	1.477	3.236.942	29.686.060 81
1880....	2.026	4.344.519	39.840.487 64
1881....	2.727	5.794.401	51.274.352 95
1882....	3.198	7.122.125	60.545.882 08
1883....	3.307	8.051.307	65.847 812 16
1884....	3.284	8.319.967	62.378.115 24
1885....	3.624	8.985.411	62.207.439 21

Le Canal de Suez unit l'Europe à l'Asie méridionale et orientale et à l'Australasie — 330 millions d'hommes d'un côté à plus de 700 millions de l'autre. Il n'a pour ainsi dire pas de rival.

Le Canal interocéanique, lui, aura des concurrents; mais il aura sur la plupart d'entr'eux de tels avantages qu'il doit remporter la victoire.

Voici dans quelle mesure il raccourcira les distances.

INDICATION DES PORTS De	à :	Distance par le cap Horn.	Distance par l'isthme Américain.	Abréviation de la distance.
		lieues.	lieues.	lieues.
Londres ou Liverpool	San Francisco	6800	3300	3500
Havre	San Francisco.	6500	3200	3300
Londres	Sydney	6600	4400	2200
Havre	Sydney	6500	4300	2200
Bordeaux ou du Havre	Valparaiso.	4400	3000	1400
Londres	Iles Sandwich.	6000	3200	2800
New-York	Valparaiso....	4300	1600	2700
—	Callao........	4500	1200	3300
—	Guyaquil.....	4800	950	3850
—	San-Diego....	6200	1500	4700
—	San Francisco.	6400	1700	4700
—	Vancouver....	6700	1900	4800

La navigation entre les deux côtes des Etats-Unis devra compter avec la concurrence du Central-Pacific, avec celle des chemins de fer du Sud et des chemins Canadiens. — Dans le sud, l'Amazone emportera vers l'est les matières premières que fournit le versant oriental de la Cordillère. Entre le Chili et Buenos-Ayres, le chemin de fer des Andes enlèvera peut-être une partie de la clientèle chilienne; mais, par compensation, les chemins de fer qui, de la côte du Pacifique, s'élèveront sur les plateaux du Pérou et de la Bolivie ou qui franchiront la chaîne côtière de la Colombie, lui amèneront du fret.

A l'ouest du Pacifique, le Canal de Suez conservera sans doute le monopole des transports d'Orient en Europe; il n'abandonnera complètement à son frère cadet que la portion afférente aux Etats-Unis.

M. Levasseur conclut en ces termes: Le Canal interocéanique ouvrira une voie nouvelle dens un monde relativement nouveau. L'Australasie deviendra un centre au lieu d'être reléguée à une extrémité. L'Australie, Sydney et Melbourne grandiront encore plus rapidement qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici. La Nouvelles-Galles du Sud, avec sa houille, les îles Fidji, les îles Samoa et Tonga, Tahiti, les îls Marquises, les Galapagos, sont autant de points qui peuvent trouver la même fortune que Pointe-de-Galles. Chang-Haï et To-Kio y trouveront leur profit, ainsi que les îles Hawaï auxquelles les Etats-Unis et l'Angleterre pourront porter la houille en abondance.

San Francisco, qui est déjà le port principal de l'océan Pacifique, profitera plus que tous les autres.

En 1889, 5 millions 1/2 de tonnes au moins représenteront le mouvement commercial des deux océans, et 2 millions de tonnes représenteront la fraction du mouvement par Panama que passera le million de tonnes du mouvement maritime de la Nouvelle-Zélande. »

Un fait intéressant, publié par le *Sémaphore de Marseille*, et relatif au transport en Europe des blés de la Californie, est à citer comme exemple pratique, chiffré, des avantages qui résulteront du percement de l'isthme américain :

« La Californie, l'Orégon et Washington territory, sur la côte du Pacifique, ont exporté pendant l'année fiscale dernière (1883) 30,058,344 boisseaux de blé, dont San Francisco, à lui seul, a expédié 24,477,363 boisseaux.

« Pour transporter cette quantité en Europe, il a fallu charger 400 grands navires qui ont doublé le Cap Horn.

« Dès que le Canal de M. de Lesseps fonctionnera, ce trafic, qui sera encore plus considérable en 1888 ou en 1889, sera absorbé par le Canal de Panama, car la distance moyenne parcourue par les 400 navires a été de 16,000 milles chacun, et le temps qu'ils ont mis pour faire le trajet a été en moyenne de *quatre mois*. Le Canal réduira le trajet, par vapeur, à une vingtaine de jours. »

Il résulte de ce seul fait acquis :

1° Que ces 400 navires, venus en Europe par le Canal de Panama, chargés de blés californiens, auraient passé le même Canal pour aller prendre leurs chargements (comme le font les vapeurs allant chercher les blés de l'Inde par le Canal de Suez), et qu'en conséquence la Compagnie du Canal aurait perçu des droits de transit sur 800 navires passant;

2° Que ces 800 navires, de 2,000 tonnes en moyenne, auraient donné ensemble un tonnage de 1,768,000 tonnes et par conséquent une « recette, pour le Canal, de 26,400,000 francs, non « compris la taxe des passagers, les droits de pilotage, de halage « et de stationnement prévus à l'acte de concession » ;

3° Que l'économie de trajet (un navire à vapeur en marche coûtant à son armateur, en équipages, consommation de houille, etc., de 1,000 à 4,000 fr. par jour), en ne prenant qu'une dépense quotidienne de 1,000 fr., représente un bénéfice, sur l'opération, de 80,000 fr. pour chacun des navires, lesquels, payant aux actionnaires 30,000 fr. pour passer le Canal, gagnent encore chacun 50,000 fr.

« Ainsi le seul trafic des blés de Californie assure au Canal de Panama, la première année de son ouverture, — puisque ce trafic existe actuellement, — une recette minimum de 26,400,000 fr. »

Un Américain, M. Kelley, prévoyant l'avenir du Canal au point de vue financier, écrivait :

« Quand même les travaux coûteraient 200 millions de dollars (1,050,000,000 fr.), les actions de la Compagnie rapporteraient, en temps voulu, de bons dividendes ; car on peut considérer le Canal comme une porte par laquelle passera la plus grande partie de l'immense commerce du Pacifique et de l'Est, pour éviter les routes longues, coûteuses, du Cap, et personne n'ignore que le commerce de l'Est a enrichi les nations qui en ont eu le monopole. En outre, une grande partie de notre commerce de cabotage, qui se monte à plus de 2 millions de tonnes, actuellement transportées sur des navires trop petits pour doubler le Cap Horn, passera par le Canal de Panama pour se rendre dans le Pacifique, et en naviguant au nord et au sud des côtes, stimulera le trafic existant et en créera là où il n'en existe pas actuellement. »

Le Congrès de Paris, après avoir étudié soigneusement la question, a conclu que le tonnage prêt à profiter du Canal, lorsqu'il sera ouvert, se chiffrerait par 7 millions 1/2 de tonnes ; et, comme le commerce augmente rapidement dans le monde entier, le jour n'est pas éloigné où 15 à 20 millions de tonnes passeront annuellement par le Canal.

vement commercial entre l'Orient et l'Europe, qui semble pouvoir être détournée de la voie suivie aujourd'hui, pour prendre celle de l'Isthme américain ; en tout 7 millions 1/2 de tonnes.

Les conclusions de M. Simonin sont conformes à celles de M. Levasseur.

Quant à M. Marteau, il observe qu'on a fait beaucoup de calculs et émis beaucoup d'hypothèses sur le trafic probable et possible du Canal interocéanique, et il croit que les éléments officiels permettent aujourd'hui de déterminer très exactement le mouvement futur en considérant quel est le mouvement présent.

Les chiffres qu'il donne dans son travail sont donc puisés à des sources officielles, et c'est la considération qui m'a engagé à les grouper dans le tableau suivant :

TRAFIC DU CANAL DE PANAMA EN 1884.

TABLEAUX résumant une étude de M. AMÉDÉE MARTEAU, Rédacteur en chef du JOURNAL DU HAVRE.

Mouvement de la navigation de l'Angleterre avec les pays du Pacifique en 1884

	NAVIRES A VOILES				NAVIRES A VAPEUR				TOTAL		TONNAGE qui aurait utilisé le CANAL DE PANAMA en 1884
	Entrées		Sorties		Entrées		Sorties				
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	
Iles du Pacifique........	11	5.659	4	3.164	1	1.193	2	1.656	18	11.872	Tonnes.
Et.-Unis : Côte du Pacifiq.	283	370.058	140	211.597	2	3.513	3	4.761	428	589.929	
Pérou................	102	70.025	97	74.457	11	19.424	13	19.484	223	183.390	
Chili.................	108	64.212	256	184.811	31	64.688	40	71.652	435	385.263	
Colombie.............	12	3.262	55	32.434	47	84.695	74	106.589	188	226.980	
Bolivie...............	20	13.041	21	15.496	—	—	1	881	42	29.418	
Mouvement total..............									1334	1.426.852	1 426.852

Mouvement de la navigation de la France avec les pays du Pacifique en 1884

	Entrées		Sorties		TOTAL		
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	
Pérou.........................	139	120.153	15	19.939	154	140.092	
Chili.........................	48	75.327	81	106.053	129	181.380	
Colombie......................	70	117.724	59	90.006	129	207.730	
Etats-Unis : Côte du Pacifique..	29	42.108	4	2.624	33	44.732	
Total.............	286	355.312	159	218.622	445	573.934	573.734

Mouvement de la navigation de Hambourg avec les pays du Pacifique en 1884

	Entrées		Sorties		TOTAL		
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	
Californie (Côte du Pacifique)..	1	862	2	1.841	3	2.703	
Mexique d° ..	11	4.099	13	5.156	24	9.255	
Amérique centrale (Côte du Pacif.)	8	4.156	9	2.740	17	6.896	
Chili........................	62	59.902	73	62.134	135	122.036	
Pérou, Equateur, Bolivie (Côtes du Pacifique)...............	156	129.121	25	13.416	181	142.537	
Total.........	238	198.140	122	85.287	360	283.427	283.427

Mouvement des autres ports de l'Allemagne, avec les pays du Pacifique en 1884................	76.573
Mouvement des ports européens autres que ceux d'Angleterre, de France et d'Allemagne avec les pays du Pacifique en 1884..................................	210.000
A reporter............	2.570.586

Mouvement de la navigation de l'Angleterre avec l'Australie, la Malaisie et l'Océanie en 1884

	NAVIRES A VOILES				NAVIRES A VAPEUR				TOTAL		TONNAGE qui aurait utilisé le CANAL DE PANAMA en 1884
	Entrées		Sorties		Entrées		Sorties				
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Tonnes.
Australie	243	253.989	368	436.847	96	207.678	174	311.487	881	1.216.901	
Nouvelle-Zélande	109	101.556	90	87.350	27	66.865	33	70.669	259	326.380	
Java	116	103.780	96	81 041	17	26.223	78	124.054	307	335.098	
Philippines	27	18.169	7	7.105	20	52.947	18	32.668	72	110.889	Report
Total	495	477.494	561	612.343	160	353.713	303	538.818	1.519	1.983.278	1.983.278

Mouvement maritime de la France en 1884

AVEC LES PAYS CI-DESSOUS	Entrées	Sorties	Total	
Australie .... Tonneaux	86.757	7.448	94.205	
Autres îles de l'Océanie	1.128	—	1.128	
Indes hollandaises	81.744	43.920	125.664	
Nouvelle-Calédonie	40.252	52.227	92.479	
Total	209.881	103.595	313.476	313.476

Mouvement maritime de Hambourg avec les mêmes pays	70.000
Mouvement maritime des autres ports de l'Allemagne avec les mêmes pays	30.000
Mouvement maritime des autres pays de l'Europe (Hollande, Espagne, Italie, Grèce, etc.) avec les mêmes pays	300.000

PAYS DE PROVENANCE ou de destination	Entrées		Sorties		
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	
Chili	27	23.324	69	57.444	
Pérou	50	33.696	18	13.372	
Guatemala (Pacifique)	6	2.653	8	3.567	
Colombie (Pacifique)	51	83.039	55	83.827	
Colombie (Atlantique)	268	267.926	77	242.279	
Australie	213	261.302	92	174.420	
Iles Philippines	106	110.881	11	11.581	
Indes hollandaises	22	11.836	76	60.502	
Chine	41	51.569	20	27.411	
Hong-Kong	107	198.436	70	156.677	
Japon	31	38.057	37	51.254	
Mexique (Côte du Pacifique	91	27.099	83	33.214	
Indes orientales	121	150.775	78	93.301	
Totaux	1.134	1.260.593	994	1.008.849	
Entrées			1.134	1.260 593	
Total général			2.128	2.269.442	2.269.442
Total					7.536.982

M. A. Marteau conclut donc à un trafic probable de 7.536.982 tonnes.

TRAFIC DU CANAL DE PANAMA EN 1884

Tableaux résumant une étude publiée par la *Revue-Gazette maritime et commerciale* (1)

EUROPE

Mouvement de la navigation des pays de l'Europe avec les pays du Pacifique en 1884.

PAYS	Entrées et sorties — Navires	Entrées et sorties — Tonnes	TONNAGE qui aurait utilisé le CANAL DE PANAMA en 1884 (Tonnes)
Angleterre	2.267	2.458.313	
France...........	666	807.236	
Espagne	333	663.214	
Allemagne	430	305.111	
Belgique	120	123 891	
Suède	95	67.185	
Hollande.........	47	60.849	
Italie	99	49.465	
Norvége.........	58	41.407	
Portugal	56	28.358	
Autriche	17	22.829	
Danemark........	29	17.898	
Russie	9	4 634	
	4.226	4.650.390	4.650.390
AMÉRIQUE			
Etats-Unis du Pacifique avec l'Europe...........	778	1.015.908	
Etats-Unis de l'Atlantique avec les contrées du Pacifique.......	2.134	2.305.028	
Etats-Unis de l'Est avec ceux de l'Ouest par le cap Horn..........	75	120.662	
	2.987	3.441.598	3.441.598
			8.091.988

En outre, l'auteur de cette étude calcule que le mouvement de la navigation de quelques contrées de l'Asie avec les contrées situées sur l'Atlantique aurait donné en 1884 les résultats suivants :

ASIE

PAYS	Entrées et sorties — Navires	Entrées et sorties — Tonnes	Tonnage
Indes orientales, Intercourse avec les Antilles, Guyane, etc.....	93	100.798	
Japon............	485	533.470	
Chine. — (Voiliers d'Europe seulement, les steamers continuant à passer par le Canal de Suez)..	1.677	577.910	
	2.255	1.212.178	1.212.178
Total.................			9.304.166

(1) Renseignements recueillis en 1885 dans les consulats de différentes puissances à Paris.

PROGRÈS DU COMMERCE

Dans les principaux pays intéressés à l'ouverture du Canal de Panama de 1870 à 1880.

(D'après *Mulhall's Dictionary of Statistics*).

États-Unis......................	79.47 0/0
France..........................	49.38 0/0
Allemagne......................	48.49 0/0
Angleterre......................	26.57 0/0
Autres pays d'Europe............	45.74 0/0
Asie............................	43.66 0/0

Donc :

Le trafic par le **Canal de Panama,** *qui aurait été, d'après l'évaluation de la* Revue-Gazette Maritime et Commerciale, *abstraction faite du contingent asiatique de la clientèle du Canal de Panama,*

		en **1884**	sera en **1889**	en **1894**
		Tonnes	Tonnes	Tonnes
Pour les Etats-Unis...........	de	3.441.598	4.809 116	6.176.635
» la France	»	807 236	1.006.544	1.205.849
» l'Allemagne..............	»	305.111	379.085	453.059
» l'Angleterre..............	»	2.458 313	2 784.899	3.111 486
» les autres pays d'Europe..	»	1.079.730	1.326.664	1 573 598
		8.091 988	10.306.308	12.520.627
et avec le contingent asiatique..		1.212.178	1.476.796	1.741.414
		9.304.166	11.783.104	14 262.041

PROGRÈS DU COMMERCE

Dans les principaux pays intéressés à l'ouverture du Canal de Panama de 1870 à 1880

(D'après *Mulhall's Dictionary of Statistics*).

États-Unis......................	79.47 0/0
France..........................	49.38 0/0
Allemagne......................	48.49 0/0
Angleterre......................	26.57 0/0
Autres pays d'Europe............	45.74 0/0

Donc :

Le trafic par le **Canal de Panama**, *qui aurait été, d'après M. Amédée Marteau,*

		en **1884**	sera en **1889**	en **1894**
		Tonnes	Tonnes	Tonnes
Pour les Etats-Unis...........	de	2.269.442	3.171.204	4.072 967
» la France.................	»	887.410	1.106.012	1.324.613
» l'Allemagne..............	»	460.000	571.527	683.054
» l'Angleterre..............	»	3.410.130	3.863.165	4.316.201
» les autres pays d'Europe...	»	516.000	626 637	743.274
		7.536.982	9.338 545	11 140.109

Enfin, dans une nouvelle brochure que M. Simonin vient de publier et qu'il intitule *les pays du Pacifique et le Canal de Panama*, cet honorable concitoyen s'exprime ainsi :

« *Le Canal de Panama va ouvrir la route de « l'Extrême-Occident, c'est-à-dire la communication « la plus courte de l'Amérique du Nord et de l'Eu- « rope avec les côtes américaines du Pacifique et « avec l'Océanie, comme le Canal de Suez a ouvert « la route de l'Extrême-Orient et rapproché, en « creusant un bosphore entre la Méditerranée et la « mer Rouge, l'Europe de l'Asie orientale.*

« *A l'occident du monde se trouvent tous les pays « baignés par l'Océan-Pacifique ou Grand Océan : « d'abord, toute la côte américaine qui court du*

« *détroit de Behring au détroit de Magellan, sur les*
« *deux tiers d'un méridien, puis toutes les terres*
« *océaniques : la Malaisie, la Mélanésie, la Polynésie, la Micronésie.*

« *Tous ces pays seront tributaires du Canal de*
« *Panama, comme ceux de l'Extrême-Orient le sont*
« *du Canal de Suez, et leurs richesses naturelles, au*
« *lieu d'aller passer par le cap Horn, transiteront*
« *par l'isthme américain pour se déverser dans les*
« *pays que baigne l'Atlantique. A leur tour, l'Amérique et l'Europe enverront par le même chemin*
« *toutes leurs denrées, tous leurs produits ouvrés à*
« *ces pays lointains, pour la plupart privés d'industrie.*

« *Le Canal de Panama sera accessible aux voiliers,*
« *ce qui n'est pas le cas pour le Canal de Suez ; en*
« *outre, on pourra au moyen des deux canaux faire*
« *le tour du monde par la plus courte voie, tracer une ceinture au globe autour de l'Equateur,*
« *en venant par Panama et s'en retournant par*
« *Suez.*

« *On peut estimer le tonnage du monde océanique*
« *qui passera par le Canal de Panama à* 4,300,000
« *tonnes, dont* 1,900,000 *tonnes pour l'Angleterre,*
« 1,600,000 *pour les Etats-Unis,* 300,000 *tonnes pour*
« *la Hollande,* 200,000 *tonnes pour la France,* 200,000
« *tonnes pour l'Allemagne, et* 100,000 *tonnes pour*
« *l'Espagne, l'Italie, etc.*

« *Le tonnage indiqué ci-dessus représente une valeur de* 2 *milliards de francs en marchandises,*
« *soit* 465 *francs par tonne, et ces deux milliards se*
« *répartissent ainsi :* 500 *millions pour les Indes*
« *néerlandaises et les Philippines,* 1 *milliard pour*
« *l'Australie,* 50 *millions pour la Polynésie et la*
« *Micronésie, et* 450 *millions pour le Japon et la*
« *Chine.*

« *En résumant tous les tonnages calculés tant pour*
« *la côte américaine du Pacifique que pour l'Océanie, c'est-à-dire* 3,800,000 *tonnes d'une part et*
« 4,300,000 *tonnes de l'autre, on voit que, dès à présent, le Canal de Panama peut compter sur*
« 8,100,000 *tonnes, représentant une valeur en marchandises de* 3 *milliards* 200 *millions de francs,*
« *soit une moyenne de* 390 *francs par tonne.*

« *Ces* 8,100,000 *tonnes se répartissent ainsi :*
« 3,300,000 *pour l'Angleterre,* 2,800,000 *pour les*
« *Etats-Unis,* 800,000 *pour la France,* 600,000 *pour*
« *l'Allemagne,* 400,000 *pour la Hollande, enfin* 200,000
« *pour l'Espagne, l'Italie, l'Autriche-Hongrie, la*
« *Norwége, la Belgique, etc.* »

Je m'inspirerai de la modération de la Commission de statistique du Congrès international de 1879 et j'accepterai son évaluation, soit 7,500,000 tonnes en chiffres ronds.

Aux termes de l'article 14 de la loi de concession du 18 mai 1878 : « *La Compagnie du Canal Interocéa-*
« *nique ne doit pas excéder pour la perception du*
« *droit principal de navigation le chiffre de dix francs*
« *par mètre cube de déplacement,* » ce qui équivaudrait à 40 ou 50 francs la tonne de marchandise, suivant la méthode de jaugeage. (Voir aux annexes le dispositif de l'article 14 de la loi de concession.)

La Compagnie n'usera certainement pas d'un droit aussi rigoureux ; et, comme base de notre calcul, je vous propose de prendre le prix de 15 francs la tonne, qui a été mentionné par la Commission de 1879.

En multipliant donc 7,500,000 tonnes par 15 francs, nous arrivons à un revenu annuel de CENT DOUZE MILLIONS CINQ CENT MILLE FRANCS, intérêt suffisant pour rémunérer un capital de DOUZE CENTS MILLIONS, en défalquant les frais d'entretien et d'administration, ainsi que les charges contractées à l'égard du Gouvernement Colombien, charges qui consistent en une participation sur le produit brut de tout ce qui sera perçu par l'entreprise, de :

5 0/0 durant les 25 premières années.
6 0/0 de la 26e année à la 50e
7 0/0 de la 51e année à la 75e.
8 0/0 de la 76e année à la fin de la concession.

Il convient d'ajouter au produit du droit de transit, soit 112,500,000 francs, les autres revenus du Canal, que je ne veux pas chiffrer, mais dont la simple énumération prouvera qu'ils doivent entrer en ligne de compte, d'autant plus que le Panama rail road à lui seul rend six à sept millions par an.

Ces revenus sont les suivants :

— Droit sur passagers (10 francs par tête);
— Droit de pilotage ;
— Droit de remorquage ;
— Produit des installations à établir à Colon et à Panama ;
— Ventes et locations de terrains et immeubles sur chaque côté du Canal (la Compagnie possède actuellement sur chaque berge du Canal des surfaces ayant 500 mètres de largeur et souvent plus, provenant des acquisitions faites par elle) ;
— Produit du port de Christophe-Colomb et du port nouveau de Panama créés par la Compagnie ;
— Produit des 500,000 hectares de terres avec les mines qu'elles contiennent, à choisir par la Compagnie dans les terres sans propriétaire de la Colombie.
— Dividende des 68,584 actions du chemin de fer de Panama à Colon, que possède la Compagnie.

Il est incontestable que, de toutes les nations du globe, l'Amérique sera celle qui profitera le plus de l'ouverture du Canal. Ce fait ressort clairement des diverses études que je viens de résumer. Aussi se demande-t-on avec etonnement pourquoi les Américains sont hostiles à cette grande œuvre, pourquoi ils l'attaquent dans leurs principaux journaux, pourquoi ils inventent les nouvelles les plus fausses et les plus fantaisistes dans le but de lui nuire et d'en empêcher la réalisation. Tout dernièrement, une dépêche de New-York annonçait que M. Rousseau, que le Gouvernement français a envoyé dans l'Isthme pour lui présenter un rapport sur l'état des travaux, que M. Rousseau, dis-je, s'etait enfui, ne voulant pas rencontrer M. de Lesseps, et qu'il se proposait d'adresser un rapport très défavorable. Or, nous avons eu le plaisir de voir M. Rousseau sur les lieux, nous avons passé trois jours avec lui et il avait une attitude qui cadre peu avec celle que lui prête le reporter des Etats-Unis.

Les Américains jouent, au sujet du Canal de Panama, le rôle que les Anglais ont joué à l'occasion du Canal de Suez.

En 1865, quand notre Chambre m'a fait l'honneur de me déléguer en Egypte, je me souviens que M. de Lesseps n'avait pas de pire ennemi que *Lord Palmerston* et le gouvernement qu'il représentait ; et, en relisant mes notes prises à cette époque sur les lieux mêmes, j'y ai trouvé diverses observations qu'il me paraît utile de vous rappeler.

C'était lord Palmerston qui avait inventé la différence de niveau des deux mers, l'ensablement obligatoire du Canal par les sables voyageurs, l'impossibilité d'établir un port sur la plage ouverte de Péluse et un chenal solide à travers le lac Menzaleh ; c'était le gouvernement anglais qui objectait l'inondation probable de la Basse-Egypte, qui insistait particulièrement sur l'obstacle des moussons, l'innavigabilité de la mer Rouge, et voyait

dans les ouvriers envoyés dans l'Isthme des soldats français déguisés en terrassiers.

Des discussions passionnées eurent lieu à la Chambre des Communes, où des voix généreuses se firent entendre et protestèrent, au nom du peuple anglais, contre les doctrines machiavéliques de son gouvernement : *MM. Gladstone, Rœbuck, Milner Gibson et lord John Russel* qualifièrent de déloyale la guerre faite à la France dans la personne de M. de Lesseps, et dénoncèrent ce qu'ils appelaient pittoresquement *l'hydrophobie de la mer Rouge.*

Le Gouvernement anglais, cependant, ne désarma point et, voyant que les discours des Gladstone et des Russel avaient provoqué de sympathiques échos, il essaya de prendre le monde par les sentiments : empruntant le masque de la philanthropie, il dénonça les *corvées* comme une barbarie et en demanda l'abolition, dans l'espoir de paralyser les travaux en leur enlevant des bras économiques. Il mettait, en un mot, une telle ardeur à battre en brèche les efforts de M. de Lesseps, que les Alexandrins eux-mêmes ne croyaient pas à la possibilité d'un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge et dénigraient l'entreprise au lieu de la favoriser.

Ces actes d'hostilité et ces manœuvres, loin de décourager M. de Lesseps, ne faisaient que renforcer ses convictions. « *Rien ne prouve plus*, disait-il, *la possibilité* « *du Canal déclaré impraticable, que la guerre* « *acharnée qu'on lui fait. On ne dirige pas une ar-* « *tillerie aussi formidable contre une place qui doit* « *tomber d'elle-même. Si Lord Palmerston et* « *ses acolytes croyaient à la réalité des obstacles* « *qu'ils dénoncent, loin de réclamer sans cesse et de* « *s'agiter comme ils le font, ils se croiseraient les* « *bras et attendraient en silence le dénouement* « *fatal.* » Il lança donc sa souscription, qui réussit au-delà de toute espérance et fut entièrement couverte en quelques jours.

Après cette souscription populaire, M. de Lesseps put dire : « *J'ai réalisé un capital démocratique, j'ai une* « *armée d'amis;* » car la nouvelle entreprise ne comptait pas moins de vingt-cinq mille souscripteurs : c'était le suffrage universel appliqué au crédit, et Lord Palmerston répondait dédaigneusement à ce succès par cette phrase : « *L'entreprise du Canal de Suez n'est* « *qu'une association de petites gens.* » L'illustre Whig oubliait que, dans le siècle où nous vivons, l'association des petites gens prépare l'avenir des grandes choses. Dans son patriotisme étroit, il oubliait que l'Angleterre, maîtresse des Indes, devait bénéficie r, plus qu'aucun autre pays, du raccourci projeé.

Les Etats-Unis, Messieurs, procèdent des mêmes errements; avec cette différence cependant que l'opposition des Anglais à Suez était essentiellement politique, tandis qu'en Amériq ıe les questions d'intérêt privé priment la politique. Je veux parler des grandes compagnies de chemins de fer (1) dont les bénéfices seront réduits par le Canal de Panama, compagnies dirigées par des personnalités puissantes, jouissant d'une haute influence et disposant de nombreux journaux.

— La première objection faite à M. de Lesseps a été celle de la fameuse doctrine de *Monroë* qui, pour bien des gens, se résume en deux mots : « *l'Amérique aux Américains.* » Il en est de la doctrine de Monroë comme de beaucoup d'autres questions : tout le monde en parle et peu de personnes la connaissent. C'est une grave erreur de croire que la doctrine de Monroë institue une sorte de solidarité entre les divers Etats de l'Union. Par la doctrine, dite de Monroë, l'Angleterre et les divers royaumes qui composaient la Sainte-Alliance en Europe (1823) reconnaissaient purement et simplement la parfaite indépendance des Etats-Unis, bornaient les effets de le Sainte-Alliance à l'Europe et s'interdisaient toute action hors d'Europe contre une colonie (en Amérique ou ailleurs) dépendant d'un des Etats formant la Sainte-Alliance.

La doctrine de Monroë laisse donc entière la liberté d'action de chacun des Etats d'Amérique dans ses rapports particuliers avec les Etats de l'Europe ; et, puisque le Gouvernement de Colombie a régulièrement concédé à M. de Lesseps le territoire nécessaire au percement du Canal de Panama, il en avait parfaitement le droit, et le gouvernement de Washington n'a absolument rien à y voir.

Le gouvernement américain semble, du reste, avoir pris son parti du froissement d'amour-propre qu'il a éprouvé au début en voyant des mains françaises venir creuser le Canal de Panama et résoudre un problème dont il cherchait depuis de longues années la solution. — En 1883 et 1884 il a envoyé officiellement l'amiral *Cooper* et le lieutenant *Rodgers*, de la marine des Etats-Unis, visiter les travaux du Canal ; et les rapports de ces messieurs, que nous avons lus, sont très favorables.

Bon nombre d'Américains que nous avons interviewés, ont protesté contre les tendances d'une portion de la presse de Washington et de New-York ; mais ce qui ne laisse aucun doute à cet endroit, c'est que la frégate américaine *Tennessee*, qui se trouvait dans les eaux de Colon lors de notre arrivée, a salué M. de Lesseps à son passage, a joué notre hymne national, et que l'honorable amiral *Jouett*, qui la commande, est venu rendre visite à M. de Lesseps avec tout son état-major. Il a dîné avec nous, nous a reçus à son bord, a fait, avec la Commission, la visite du Canal jusqu'à Gatun, a paru s'y intéresser vivement et nous a laissé le meilleur souvenir de son extrême bonne humeur et de sa rondeur toute militaire. De plus, les membres du Comité Anglo-Américain ont offert à M. de Lesseps et à ses compagnons de voyage un grand banquet à Panama. En réponse à un toast porté par l'un d'eux aux délégués des chambres de Commerce françaises, j'ai cru être le fidèle interprète des idées que représente notre Chambre, en exprimant le regret que le pays de la libre Amérique soit aussi arriéré en matière d'économie politique et partisan du système de la *protection*, pour ne pas dire de la *prohibition.* J'ai ajouté que les percements d'isthmes, les efforts tentés pour rapprocher les distances seraient stériles si les citoyens des deux Amériques élevaient des barrières factices pendant qu'à force de science et de travail, nous abaissions les barrières naturelles ; si, en un mot, le Nouveau-Monde et l'Ancien ne pouvaient pas librement échanger leurs produits. Enfin, j'ai manifesté l'espérance que l'ouverture du Canal de Panama serait la cause déterminante d'un changement radical dans leur régime douanier et que M. de Lesseps aurait non seulement la gloire d'avoir conçu les deux plus grandes œuvres du siècle, mais encore d'avoir, pour ainsi dire, forcé les peuples à embrasser les principes féconds du libre-échange.

— En entrant dans ces détails, Messieurs, je ne crois pas dépasser les limites du mandat que vous m'avez fai

(1) Les Compagnies du chemin de fer sont : 1° le Canadian Pacific railway, 2° le Northern Pacific rail road, 3° le Central and Union Pacific rail road, 4° Southern Pacific rail road, grandes lignes reliant la côte de l'Amérique du Nord à la Côte Occidentale. Deux routes intermédiaires relient le Missouri à la Southern Pacific rail road : l'Atchison Topeka and Santa-Fe R. R.— L'Atlantic and Pacific ou Saint-Louis San Francisco R. R. Aucune de ces lignes n'a son point de départ dans un des ports de l'Atlantique. Elles commencent à Ottawa, à Saint-Paul, à Omaha, à Karsas, à Saint-Louis ou à la Nouvelle-Orléans. D'autres voies les relient aux villes de l'Atlantique.

l'honneur de me confier et qui embrasse non-seulement un compte-rendu de l'état des travaux du Canal, mais encore des éclaircissements sur les nombreuses questions qu'a soulevées cette entreprise. — Je vous entretiendrai donc très brièvement du Canal de Nicaragua, bien que ce projet me paraisse totalement abandonné. — Un de nos compagnons de voyage, des plus haut placés et en mesure de parler avec autorité, est revenu en France par New-York. Je l'ai retrouvé à Paris et il me disait que les Américains, les plus hostiles en apparence à l'entreprise française, reconnaissaient actuellement la complète impossibilité de la création de tout canal concurrent. — « En admettant, disaient-ils, que le tracé « par le Nicaragua fût préférable à celui par l'Isthme « de Panama, le Canal de Panama a pris maintenant « trop d'avance pour que nous songions sérieusement « à tenter quoi que ce soit. » Or, il est bon que vous sachiez que le tracé par le Nicaragua serait un canal à écluses qui comporterait 280 kilomètres, tandis que celui par Panama n'en a que 74. — De plus, il n'existe pas de chemin de fer entre *Grey-Town*, sur l'Atlantique, et la *Baie-Salinas*, sur le Pacifique, qui sont les deux points extrêmes où aboutit le tracé par le Nicaragua ; et, avant d'entamer les travaux du canal, il faudrait construire une voie ferrée de 280 kilomètres dans des terrains fort accidentés, ce qui n'est pas une petite affaire, mais ce qui est indispensable. Nous nous en sommes parfaitement rendu compte, et si la Compagnie du Canal Interocéanique n'avait pas pu acquérir le *Panama Rail road*, elle aurait été bel et bien obligée de construire une voie pour le transport de ses machines et de ses matériaux. — Il convient d'ajouter que Grey-Town et la baie Salinas sont des rades ouvertes, sans ports ni abris, ni quais, ni wharfs, tandis que Colon et Panama sont pourvus de ces aménagements indispensables à tout trafic commercial.

Je ne mentionnerai que pour mémoire le projet du capitaine *Eads*, consistant à faire passer d'un océan à l'autre les navires tout chargés sur un chemin de fer spécialement construit à cet effet (*The Interoceanic ship railway*). — A titre de curiosité, je me suis procuré une brochure y relative « *The Interoceanic problem and its scientific solution,* » et je la dépose sur le bureau.

XII

Situation financière de la Compagnie.

En 1880, M. de Lesseps a constitué un capital-actions de 300 millions, réparti entre 102,116 souscripteurs, et le 3 mars 1881, l'assemblée générale des actionnaires ratifiait la constitution de la Compagnie Universelle du Canal interocéanique.

Le premier quart du capital était versé immédiatement, le second était appelé le 1er janvier 1882 et le troisième vient de l'être au mois de février dernier.

Trois séries d'obligations :	250.000 à	500 francs,	5 p. 0/0
—	600.000 à	—	3 p. 0/0
—	et 387.387 à	—	4 p. 0/0

ont été ensuite émises et constituent, avec les versements du capital-actions, l'ensemble des ressources réalisées.

D'après les bilans publiés par la Compagnie et des renseignements puisés à bonne source, j'ai essayé de me rendre compte de l'emploi qui a été fait de l'argent dépensé et j'ai établi le tableau ci-joint indiquant l'état des dépenses faites à Paris et à Panama pendant la période du 1er janvier 1881 au 31 décembre 1885 : pour le matériel, installations et approvisionnements (1), y compris les frais de transport et de manutention.

(1) Voir aux annexes le détail du matériel de la Compagnie.

MATÉRIEL, INSTALLATIONS ET APPROVISIONNEMENTS Y COMPRIS FRAIS DE TRANSPORT ET MANUTENTION

ETAT des dépenses faites à Paris et à Panama pendant la période du 1er Janvier 1881 au 31 Décembre 1885

NOMENCLATURE BUDGÉTAIRE	1880-81	1881-82	1882-83	1883-84	1884-85	Du 1er Juillet au 31 Décembre 1885	TOTAUX par Nature de Dépenses
Achat de Mobiliers, objets de campement et Livres	67.765.32	113.773.21	14.906.55	244.962.60	786.787.65	61.361.30	1.289.556.63
Achat d'Outils	»	»	»	»	747.609.70	31.659. »	779.268.70
Achats d'objets divers	39.467.90	57 790.18	9.233.90	4.884.35	443.708.55	79.079.35	634.164.23
Achat de chevaux, mules, harnais, canots et voitures	10.034.10	57.102.15	5.075.10	209.150 »	130.834. »	»	412.195.35
Wharfs et accessoires; Installation et matériel de la manutention	24.688.80	435.013.01	127.755.30	45.180.30	171.499.60	227.297.85	1.031.734.86
Habitations et baraquements	186.600.82	1.146.147.15	2.042.366.75	5 687.752.15	2.831.652.55	2.280.900.60	14.175.420.02
Voies de communication et de transport en dehors des voies de Terrassement	»	62.929.45	207.421.05	1.355.133.90	703.407.85	87.127.15	2.416.019.40
Canalisations et conduites d'eau	»	47.547.57	114.781.12	261.671.60	410.892.38	85.784.10	920.676.77
Lignes télégraphiques et téléphoniques	21.605.50	63.235.50	116.408.40	289.933.10	249.094.35	»	740.276.85
Ateliers, docks, magasins	50.226.76	364.740.13	1.068.285.33	1.752.393.95	1.715.622.08	66.945.45	5.018.213.70
Matériel d'excavation à sec	158.700 »	117.140.95	1.033.141.62	1.844.699.35	1.124.346.20	1.105.664.73	5.383.692.85
d° de dragage	54.000 »	2.056.241.99	589.389.64	2.484.063.87	8.207.598.67	2.173.675.22	15.564.969.39
d° de voie et matériel roulant	121.590.89	1.774.215.08	2.901.302.90	9.406.133.05	6.387.779.85	2.182.046.66	22.773.068.43
d° de chantiers	85.441.55	257.745.75	»	18.267 »	1.042.475.03	355.760.21	1.759.689.54
d° flottant	76.018.30	1.019.263.42	353.558.35	1.016.269.77	1.007.616.08	130.666.50	3.603.392.42
d° de perforation et de dérochement	»	13.926.65	23.610.19	19.020.70	7.779.50	»	64.337.04
Approvisionnements divers	206.452.35	1.715.509.27	3.453.198.23	8.588.628.87	12.759.652.25	2.011.748.30	28.735.189.27
Transport du matériel et surestaries	106.172.76	1.376.613.06	1.968.332.11	4.175.976.57	4.058 659.72	2.135.376.90	13.821.131.12
Manutentions diverses	198.916.91	451.806.35	784.470.60	1.858.027.20	2.852.180.15	932.188.20	7.077.589.41
Transport dans l'Isthme pour les marchandises et le matériel	»	»	10.018.85	2.405.194.35	3.325.582.50	2.122.815.80	7.863.611.50
Equipes pour montage; main-d'œuvre	»	»	1.996.156.99	3.987.216.90	4.522.651 15	2.610.020.85	13.116.045.89
	1.407.681.96	1.130.740.87	16.819.412.98	45.654.859.58	53.487.429 81	18.680.118.17	147.180.243.37

Nous y avons ajouté les terrains et immeubles acquis et construits par la Compagnie.

Achat du Grand Hôtel (Bureaux de Panama)........................ Fr.	1.032.607 30
Construction de l'Hôpital de Panama.....	3.544.660 41
Installation de la ferme de l'Hôpital.......	42.211 25
Hôpital de Colon et Constructions diverses.	5.200.277 05
Achat de diverses maisons à Panama.....	217.198 40
Achat de terrains..........................	1.572.168 50
Fr	11.609.122 91

Les Ressources réalisées s'élèvent à :

3/4 du Capital social................ Fr.	216.250.000 »
Obligations 5 0/0.........................	109.375.000 »
— 3 0/0.........................	171.000.000 »
— 4 0/0.........................	125.891.440 »
Total........... Fr.	622.516.440 »

Les Dépenses totales s'élèvent à :

Dépenses de constitution, ratifiées par l'Assemblée générale du 3 mars 1881........ Fr.	25.393.605 88
Intérêts et charges des titres.................	115.306.227 86
Dépenses d'Administration................	53.159.727 61
Matériel, installation, approvisionnements......	147.180.243 37
Terrains et immeubles...	11.609.122 91
Hôtel de la Compagnie à Paris, Mobilier et Matériel des bureaux......	1.973.612 53
Actions du Panama R. R.	93.878.225 33
Fr.	448.500.765 49
Différence......... Fr.	174.015.674 51

Ces 174 millions s'expliquent par une centaine de millions disponibles et en Caisse, et 74 millions représentés par les 20 millions de mètres cubes de déblais qui ont été extraits sur le parcours du Canal.

Il reste à appeler le 4e quart du Capital social (soit fr. 73,750,000) qui, ajoutés aux cent millions en caisse, forment le solde des ressources actuelles de la Compagnie (1).

Pour compléter cet exposé, nous indiquerons que les mètres cubes extraits ont suivi la progression que voici :

			m. c.
Cube extrait jusqu'à fin	Novembre	1884......	9.705.318
—	Décembre	—	500.000
—	Janvier	1885......	550.000
—	Février	—	590.000
—	Mars	—	627.000
—	Avril	—	775.000
—	Mai	—	798.000
—	Juin	—	717.000
—	Juillet	—	724.000
—	Août	—	702.000
—	Septembre	—	608.000
—	Octobre	—	715.000
—	Novembre	—	700.000
—	Décembre	—	700.000
—	Janvier	1886......	1.068.000
—	Février	—	1.018.000
—	Mars	—	1.097.000
			21.594.318

(1) Voir aux annexes le Rapport de M. Richard, membre de la Chambre des Députés, président de la Commission des pétitions.

CONCLUSION

Je terminerai en exprimant à M. Ferdinand de Lesseps ma profonde et respectueuse reconnaissance pour les attentions délicates dont il m'a entouré. — Toujours en tête dans nos excursions, à pied, à cheval, en pirogue ; bravant le soleil et la poussière, méprisant la fatigue sur terre comme le mal de mer sur l'Océan, d'une humeur toujours égale et enjouée, il nous a charmés par ses récits intéressants, sa juvénile énergie et son inaltérable bonté. — Je considérerai toujours comme un titre de gloire d'avoir eu l'insigne honneur d'accompagner deux fois le *Grand Français* sur ses deux champs de bataille, Suez et Panama.

Son fils, M. Charles de Lesseps, qui nous avait précédés d'un mois dans l'Isthme, avait été l'organisateur de notre voyage. — Grâce à sa connaissance approfondie des lieux, il a su nous montrer tous les chantiers, nous faire entrer dans les détails les plus minutieux, sans trop exiger de nos forces. — J'ai tout particulièrement à le remercier, car j'ai bien souvent abusé de sa bonne volonté et lui ai posé questions sur questions, sans jamais lasser son extrême courtoisie.

Et comme conclusion, Messieurs, laissez-moi emprunter les lignes qu'un de nos compagnons de voyage, *M. de Molinari*, a écrites devant nous et qui ont déjà été reproduites dans le *Journal des Débats*. Elles rendent très fidèlement ma pensée et je ne pourrais certainement pas l'exprimer aussi éloquemment.

« *On ne peut sans injustice prétendre que cette « grande entreprise du percement de l'Isthme de « Panama a été faite à la légère. Il y a plus de trois « siècles que le projet en a été conçu par les con- « quérants du Mexique et de la Nouvelle-Espagne, et « ce projet est devenu l'objet des préoccupations et « des études d'une élite d'hommes d'Etat, d'explora- « teurs et d'ingénieurs, depuis que les progrès de la « mécanique industrielle l'ont rendu réalisable et « que le développement des relations maritimes et « commerciales l'ont rendu nécessaire. Un Congrès « international réunissant les hommes compétents « des Deux-Mondes, s'est chargé d'en proposer la réa- « lisation, et l'homme que la voix universelle dési- « gnait pour diriger cette entreprise de civilisation, « y a voué les dernières et glorieuses années de sa « carrière. Il est possible que des fautes aient été « commises au début, que la Compagnie de Panama « ait fait des écoles coûteuses; mais ne fallait-il « pas s'y attendre? — Quelle entreprise a jamais été « menée à bien sans erreurs et sans mécomptes!!*

« *Ce n'est pas une raison pour se décourager; c'est « au contraire une raison pour redoubler d'énergie et « d'efforts.*

« *La réussite de l'affaire de Panama n'intéresse « pas seulement, ai-je besoin de le dire, les action- « naires de la Compagnie, elle intéresse la France « entière. Nous vivons dans un temps où la puis- « sance et la vitalité des peuples se mesurent bien « moins par le déploiement de leurs forces mili- « taires et le succès de leurs armes que par leur « esprit d'entreprise, la grandeur et l'utilité de leurs « œuvres.*

« *Si l'entreprise française du percement de l'Isthme « de Panama venait à échouer, si les Américains « qui y sont tout disposés, se chargeaient d'achever « une œuvre que nous aurions renoncé à poursui- « vre, faute de confiance en nous-mêmes, le prestige « de la France serait pour longtemps compromis « dans les Deux-Mondes. Ce serait pis qu'une ba- « taille perdue! Espérons que ce sera une bataille « gagnée.* »

Je l'espère avec M. de Molinari, et l'exemple donné par l'épargne française à l'occasion du Canal de Suez, la persévérance dont les capitalistes ont fait preuve pour seconder cette entreprise (persévérance dont ils ont été si bien récompensés), permettent de ne pas douter que la même épargne française fournira les fonds nécessaires pour terminer le Canal de Panama.

« *Ce que j'admire dans Christophe Colomb,* disait « Turgot, *ce n'est pas tant d'avoir découvert le Nou-* « *veau-Monde que d'être parti pour le chercher sur* « *la foi d'une idée.* »

M. DE LESSEPS est un homme de cette trempe. Une fois possédé d'une idée, il la poursuit malgré vent et marée. — Comptant sur son étoile, il s'embarque lui aussi; et, surmontant les écueils, il arrive.

ANNEXES

I. — *Notice Historique sur le Canal de Panama et sur le Congrès International d'études de* 1879.

II. — *Loi de Concession qui approuve le contrat pour l'ouverture d'un Canal Interocéanique à travers le territoire Colombien.*

III. — *Economie de temps et d'argent pour un navire à voiles allant de San-Francisco à Liverpool par le Canal de Panama au lieu de suivre la route du cap Horn.*

Idem *pour un bateau à vapeur.*

IV. — *Rapport de M. Richard, membre de la Chambre des députés, rapporteur de la première Commission des pétitions.*

(Demandes de nombreux porteurs d'actions ou d'obligations tendant à ce que la Compagnie soit autorisée à emprunter, au moyen de valeurs à lots, les sommes nécessaires pour terminer les travaux.)

V. — *Etat du matériel de la Compagnie du Canal Interocéanique au* 1er *janvier* 1886.

I

Notice historique sur le canal de Panama

Quand Vasco Nunez de Balboa, le 29 septembre 1513, prit possession de l'océan Pacifique que les Espagnols rencontraient pour la première fois de l'autre côté de la Cordillère, sa première idée fut de chercher comment on pourrait naviguer d'une mer à l'autre en utilisant le cours des fleuves du Darien. Mais il n'eut pas le temps d'y donner suite, car il ne tarda pas à payer de sa vie l'importance de ses découvertes et les efforts qu'il avait accomplis pour fonder la première colonie stable qui existât dans l'isthme américain.

Dix ans plus tard, Fernand Cortez, maître du Mexique et édifié sur la configuration de l'empire des Aztèques, se proposa de faire creuser un canal maritime à travers l'histme de Téhuantépec ; il fit reconnaître soigneusement le terrain par don Gonzalo Sandoval. Lorsque l'empereur Charles-Quint lui retira le gouvernement civil du Mexique, il insista, dans ses lettres, sur la nécessité d'ouvrir une communication maritime entre les deux océans, au point qu'il avait indiqué.

Mais Charles-Quint était déjà resté indifférent à la proposition de don Angel Saavedra qui, interprète des idées de Balboa, lui avait proposé, en 1520, de percer l'isthme du Darien ; il n'accorda guère plus d'attention aux propositions de Cortez. Ce que l'on demandait à la Nouvelle-Espagne, c'était plutôt de fournir de l'or que d'en dépenser.

Il est intéressant de constater que les auteurs des deux premiers projets de canal inter-océanique ont choisi, dans l'isthme américain, les points extrêmes où le percement pouvait être effectué.

Mais entre l'Atrato et Téhuantépec, on devait voir surgir bientôt deux autres projets. Dans une note déposée sur le bureau du Congrès par S. Exc. M. Mendez-Léal, au nom de la Société de Géographie de Lisbonne, note rédigée sous le nom de *Percement de l'isthme de Panama au seizième siècle,* par M. A. Pereira de Païva, il est constaté que, dès 1550, quatre projets étaient proposés par un célèbre navigateur portugais, Antonio Galvao. Ce dernier, en effet, dans un livre intitulé : *Traité des voies diverses et détournées par lesquelles sont venus le poivre et l'épice, et des découvertes anciennes et modernes faites jusqu'à l'an* 1550, dit que l'on peut ouvrir un canal maritime par quatre voies : 1° entre le golfe d'Uraba et le golfe de San Miguel ; 2° à travers l'Isthme de Panama ; 3° le long de San Juan et par le lac du Nicaragua ; 4° enfin par l'isthme mexicain. On voit donc que les données essentielles du problème étaient acquises avant la fin du seizième siècle.

Malheureusement ces données étaient vagues; elles indiquaient des directions générales et ne se résolvaient pas dans des tracés définis. La géographie de l'isthme américain n'existait pas; on se heurtait à chaque pas aux accidents de l'un des terrains les plus tourmentés du globe, à l'impénétrabilité des forêts tropicales les plus épaisses, aux hostilités des indigènes les plus redoutables du Nouveau-Monde. Les explorateurs se succédèrent dans l'isthme avec plus ou moins de succès, Morales, Menesses, Epinosa, Pedrarias, Andagoya, etc., mais sans rapporter de solutions satisfaisantes. Le dix-septième siècle, d'ailleurs, resta indifférent à l'idée du percement d'un canal interocéanique.

Cette idée ne reprit de vigueur que vers la fin du dix-huitième siècle. On pensa, en Angleterre, qu'il y aurait intérêt à s'emparer de la partie de l'isthme américain la plus favorable, sinon au percement d'un canal, du moins aux communications par voie fluviale entre les deux océans. Le Nicaragua paraissait se prêter le mieux à ces vues. Nelson fut chargé de conduire une expédition contre le Nicaragua, en 1778; mais il rencontra une résistance à laquelle il ne s'attendait pas et subit un échec dans lequel il faillit perdre la vie.

C'est en 1780 que nous voyons pour la première fois, à l'œuvre, une véritable exploration technique, organisée d'après les ordres de Charles III, roi d'Espagne, et dirigée par deux ingénieurs, l'un français, Martin de la Bastide, l'autre espagnol, don Manoel Galistro. Elle avait pour objet le percement d'un canal à travers l'isthme de Panama. Malheureusement, quand ils revinrent en Espagne, on ne pensait qu'aux questions de politique européenne soulevées par la Révolution française. Charles III ne tarda pas à mourir, et avec lui s'évanouirent les dernières espérances des ingénieurs de l'expédition.

Cependant le vice-roi de la Nouvelle-Espagne, don Antonio de Bucareli, pour témoigner de sa bonne volonté, avait fait faire, dans le même temps, plusieurs explorations dans l'isthme par les officiers du génie Corral et Cramer.

Au commencement du siècle actuel, de Humboldt vint sur le terrain même étudier la question, et insista, dès 1804, sur les avantages que paraissait offrir le

Darien. L'autorité de son nom, celle de l'amiral Fitz-Roy qui embrassa ses vues, firent considérer cette partie de l'isthme comme une terre promise. Pendant les trois premiers quarts de notre siècle, le Darien fut une pierre d'achoppement pour le canal interocéanique. C'est en 1877 seulement qu'après deux laborieuses explorations, MM. Wyse et Reclus virent se dissiper les espérances que ce prétendu *lieu du canal* avait si longtemps nourries.

Les guerres du premier Empire français n'avaient pas encore pris fin lorsque l'attention des Espagnols se reporta sur le canal interocéanique. En 1814, les Cortès firent signifier au vice-roi de la Nouvelle-Espagne d'entreprendre le percement de l'isthme de Téhuantépec.

Mais la guerre d'indépendance, qui détacha le Mexiqu de l'Espagne, laissa à un nouveau gouvernement le soin de poursuivre l'entreprise. En 1821, le général Orbegoso fit un levé de la ligne. En 1842, sous la présidence du général Santa Anna, don José de Garay reprit ces études après avoir obtenu la concession du canal; c'est son fils, don Francisco de Garay, qui est venu plaider, devant le Congrès de 1879, la cause du canal de Téhuantépec.

Il appartenait à un Français, l'ingénieur en chef des mines Napoléon Garella, de fournir des données exactes sur l'isthme de Panama, en vue de la création d'un chemin de fer et du percement d'un canal. Les deux tracés, dressés conformément aux exigences de la science moderne, étaient terminés en 1844. La Compagnie française qui avait défrayé l'exploration se prononça pour le chemin de fer; mais elle apporta des lenteurs dans l'exécution; les événements de 1848 survinrent; la concession qu'elle avait obtenue du gouvernement local fut périmée; elle fut supplantée par une Compagnie américaine à laquelle on doit la construction du chemin de fer de Panama.

A peu près à la même époque, le Nicaragua, devenu indépendant à la suite de la fédération du Centre Amérique, accorda une concession à une Compagnie belge par l'intermédiaire du ministre Castellon qui, plus tard, eut mission avec Marcoleta de pressentir à ce sujet le gouvernement de Louis-Philippe; Guizot leur permit de s'entendre avec le prince Louis-Napoléon Bonaparte, alors prisonnier à Ham, au sujet de l'ouverture d'une voie de communication maritime à laquelle le prince paraissait vouloir se consacrer, s'il avait été relâché.— Le Nicaragua montra son désir de le placer à la tête de l'entreprise en lui accordant une concession pour l'exécution du « *Canal Napoléon de Nicaragua* ». Peu après, Napoléon s'évada de la prison de Ham en empruntant les vêtements d'un maçon appelé *Badinguet*, et publia à Londres un appel aux financiers; mais la révolution de février détourna son attention et son élection à la présidence de la République Française fit du tort au projet de percement précité (1).

En 1850, le général du génie américain Barnard, chargé d'étudier un tracé de chemin de fer à travers l'isthme de Téhuantépec, déclara que la région était une des moins favorables à l'établissement de communications entre les deux océans. Cette conclusion n'était pas du goût des hommes d'Etat des Etats-Unis qui déclaraient et déclarent encore que les voies inter-océaniques doivent être sous la main de leur gouvernement. Les ingénieurs américains se rejetèrent sur le Honduras; mais les travaux de Squiers, Trautwine et Jeffer eurent pour résultat d'écarter tout projet de percement par cette région. Ils se rabattirent enfin sur le Nicaragua, où le San-Juan, le grand lac et l'abaissement de la Cordillère présentaient des conditions séduisantes; les ingénieurs Childs et Fay se livrèrent aux premiers travaux techniques et conclurent de la manière la plus favorable. On devait, à plusieurs reprises, revenir sur l'étude de cette voie qui jouit pendant trente ans d'un crédit exceptionnel. Au nombre des explorateurs qui succédèrent à Childs et à Fay, il convient de mentionner le Français Félix Belly et l'ingénieur américain Crossmann, qui, venu pour étudier un tracé définitif, se noya en voulant franchir la barre de Greytown.

Cependant, aux Etats-Unis même, les idées de Humboldt et de Fitz-Roy sur l'apparente dépression de la Cordillère dans l'isthme du Darien avaient de nombreux partisans; elles déterminèrent un riche banquier de New-York, M. Kelley, à défrayer plusieurs explorations dans cette direction; ces explorations furent exécutées en 1852 par Trautwine, en 1853 par Lane et Kennisch, mais elles n'aboutirent ni à la détermination d'un bon tracé, ni à une connaissance satisfaisante de la géographie de l'isthme. Le docteur Cullen, qui plaidait alors la cause du Darien, signalait, d'après des explorations incomplètes, qu'il existait une vallée par laquelle, en remontant le Savannah, on débouchait, par une altitude insignifiante, dans la baie de Calédonie. La foi du docteur dans cette voie mystérieuse gagna tous les esprits aventureux. Les explorations se multiplièrent dans cette direction et furent presque toutes malheureuses.

« Patterson et ses Ecossais avaient péri dans les environs du Lara et du Savannah; Strain, parti de la baie de Calédonie, s'égare et, sans instruments, sans vivres, prend le Chucunaque pour le Savannah; il erre de longs jours dans une forêt impitoyable; les privations et les fatigues tuent dix-sept de ses compagnons; lui-même, trop durement éprouvé, meurt en mettant le pied sur la terre des Etats-Unis. En 1853, Gisborne, chassé par les indigènes, ne rapporte aucun résultat; cette même année, les hommes de Prévost tombent sous les flèches indiennes. Les appréciations les plus contraires se font jour et ne peuvent être réduites à néant, faute de chiffres (2) .» En 1858, le général du génie Michler reprend les études de Trautwine et propose un tracé dans les vallées du Truando et de l'Atrato.

Cette multiplicité d'explorations donna naissance à un grand nombre de projets qui, tous insuffisants, sollicitaient, chacun pour son compte, l'attention publique. Le gouvernement des Etats-Unis prit alors une de ces grandes résolutions qu'on ne saurait trop louer. Il décida, en 1870, qu'une petite armée d'ingénieurs, d'astronomes, de marins serait chargée de dresser la topographie de l'isthme. Les navires de l'Etat, les provisions, les instruments, les moyens de défense de toute nature furent mis, sans réserve, à la disposition de cette belle entreprise.

Le commodore Shufeldt étudia l'isthme de Téhuantépec; les *commanders* Hatfield et Lull, celui de Nicaragua. Le *commander* Lull poursuivit ses travaux jusque dans l'isthme de Panama. Le Darien et une faible partie du Cauca furent explorées par le *commander* Selfridge et le lieutenant Collins.

Ces explorations durèrent trois ans; elles aboutirent à plusieurs tracés soigneusement dressés, mais qui laissèrent entre eux plus d'une lacune.

Ces lacunes étaient précisément celles que quelques auteurs de projets désignaient comme les véritables lieux de passage de l'isthme.

Cependant, la première session du Congrès des sciences géographiques se tenait en 1871 à Anvers. Le géné-

(1) *Le Canal de Panama*, par Lucien N. B. Wyse. — Paris, Hachette, 1886.

(2) *Le Canal interocéanique de Panama*, par Louis Verbrugghe.

ral américain Heine y préconisait un projet de M. Gogorza qui, disait-il, avec le concours de l'explorateur français, de Lacharme, avait trouvé une route exceptionnelle au Darien entre les cours navigables de la Tuyra, de l'Atrato et de son affluent le Caquirri. Sur la proposition du général Heine, *le Congrès recommanda le travail de M. Gogorza à l'attention des grandes puissances maritimes et de toutes les sociétés scientifiques.*

La deuxième session du Congrès, qui fut organisée par la Société de Géographie au palais des Tuileries, en 1875, vit revenir pour la seconde fois devant un tribunal et un auditoire internationaux, la question du canal interocéanique. Cette question ne paraissait pas plus avancée qu'en 1871; M. de Gogorza y obtint un nouveau succès en exposant ses vues; mais le groupe dit *économique* étudia le problème d'une manière plus générale.

M. de Lesseps y formula l'avis que tous les auteurs de projets avaient commis une grave erreur en ne s'attachant qu'aux canaux à écluses. Le canal américain, disait-il, devait, pour assurer les besoins de la circulation commerciale, être à niveau, comme le canal de Suez.

Cette opinion était nouvelle pour beaucoup de membres. Après une discussion assez longue du vœu à émettre, le Congrès n'alla pas jusqu'à patronner la proposition de M. de Lesseps; il se borna à formuler la résolution suivante.

« Le Congrès exprime le vœu que les gouvernements « intéressés à l'ouverture d'un canal interocéanique « en poursuivent les études avec le plus d'activité pos- « sible et s'attachent aux tracés qui présentent à la na- « vigation les plus grandes facilités d'accès et de circu- « lation. »

C'était un vœu bien anodin. Cependant, la Commission de Géographie commerciale qui fonctionnait depuis deux ans au sein de la Société de Géographie, et qui devait se transformer plus tard en Société de Géographie commerciale de Paris, pensa qu'en attendant l'intervention des puissances, elle pouvait faire quelques pas vers la solution du problème en cherchant à établir la géographie de l'isthme d'après les explorations qui l'avaient sillonné. Ce travail l'amena bien vite à constater qu'en dépit du nombre des explorateurs, on ne possédait pas de notions topographiques assez complètes sur plusieurs points du Darien et sur beaucoup de vallées méridionales de la Cordillère. Tant que de pareilles lacunes persisteraient dans la géographie de l'isthme, on devrait renoncer à se prononcer, en connaissance de cause, sur le choix d'un tracé.

Mais les explorations à faire étaient difficiles et coûteuses. La Commission de Géographie commerciale ne pouvait songer à les défrayer. D'autre part, l'institution naissante avait encore trop peu de crédit pour espérer qu'un appel au public pût lui apporter les sommes nécessaires. Après avoir pris conseil du bureau de la Société de Géographie, elle décida de remettre la continuation de son œuvre entre des mains plus puissantes. Ce fut alors qu'elle constitua, le 24 mars 1876, un Comité français pour l'étude du percement d'un canal interocéanique. M. de Lesseps en fut nommé *président*, MM. l'amiral de La Roncière-le-Noury, président de la Société de Géographie, et Meurand, président de la Commission de Géographie commerciale, *vice-présidents*. Les membres, au nombre de neuf, étaient MM. Daubrée, Levasseur et Delesse (de l'Institut), le comte Foucher de Careil, Malte-Brun Cotard, Maunoir, Hertz; — Bionne, *secrétaire* (1); ils s'adjoignirent successivement le concours de MM. de Watteville, Herpin, Georges Périn, Dauzats, Hauthiot et Capitaine.

(1) Un ingénieur, M. Drouillet, remplit pendant quelque temps, à l'origine, les fonctions de secrétaire.

Le Comité se mit immédiatement à l'œuvre et poursuivit les études que la Commission de géographie commerciale avait entreprises. A peine était-il constitué que le général Türr et M. L. N. B. Wyse formèrent une société civile qui se chargeait de défrayer les explorations nécessaires. Avant la fin de l'année, une expédition, internationale par le choix de ses membres, opérait sur le terrain, sous la direction de M. Wyse; elle se composait de MM. Celler, ingénieur en chef des ponts et chaussées; Armand Reclus, lieutenant de vaisseau; Bixio, officier d'ordonnance de S. M. le roi d'Italie; Gersters, Brooks, de Lacharme et Musso, ingénieurs.

Ses travaux furent pénibles, mais conduits avec une grande énergie. La route de M. de Gogorza n'offrait pas d'avantages particuliers; MM. Wyse et Reclus, en se rejetant vers l'ouest, pensèrent trouver une voie plus favorable entre la Tuyra et la baie d'Acanti; mais leurs opérations furent interrompues par la saison des pluies. Trois membres succombèrent aux fatigues de cette laborieuse campagne: Bixio, Brooks et Musso.

MM. Wyse et Reclus reprirent leurs travaux l'année suivante, avec le concours de MM. Verbrugghe, Sosa et de Lacharme. Pendant que M. Reclus achevait la reconnaissance de la voie Tuyra-Acanti, M. Wyse faisait l'exploration de l'isthme de San-Blas. L'expédition se vit ainsi conduite jusqu'à l'isthme de Panama qui fut également étudié. Dans cette marche de l'est à l'ouest, toutes les vallées du versant méridional de la Cordillère furent reconnues, depuis le golfe de San-Miguel jusqu'à la baie de Panama. Dès lors, les lacunes étaient comblées; il ne restait plus à MM. Wyse et Reclus qu'à mettre en ordre leurs documents et à dresser les tracés de divers projets de canal à niveau qu'ils proposaient d'ouvrir à travers l'ensemble des terrains si vaillamment explorés.

Le Comité français d'étude pour le canal interocéanique se trouva enfin en mesure de pouvoir soumettre à un Congrès international un ensemble de données sur lesquelles on pouvait se prononcer en connaissance de cause.

Au Congrès de géographie de Paris de 1875, le canal américain avait été l'objet d'une discussion approfondie, mais le temps et les hommes spéciaux manquant pour traiter à fond la partie technique, on dut se borner à émettre des vues générales, sans entrer dans l'étude comparative et scientifique des divers projets.

Seulement, au cours de la discussion avait été émise la pensée de réunir un Congrès International, chargé de rassembler et d'étudier tous les documents susceptibles d'élucider le problème, d'en hâter la solution. Cette idée porta ses fruits et amena la réunion du Congrès de 1879.

Ce Congrès, composé de délégués de toutes les nations et des savants, des ingénieurs, des géographes et des entrepreneurs les plus éminents du monde entier, se réunit à Paris le 15 mai 1879 dans la grande salle de la Société de Géographie, sous la présidence d'honneur de M. le vice-amiral baron de La Roncière-le-Noury et sous la présidence effective de M. le comte Ferdinand de Lesseps. M. Henry Bionne fut nommé secrétaire général. Il se divisa en cinq Commissions :

1° Commission de statistique, rapporteur M. Levasseur, membre de l'Institut ;

2° Commission économique et commerciale, rapporteur M. Simonin ;

3° Commission de navigation, rapporteur M. Spément ;

4° Commission technique, rapporteur M. Voisin-Bey ;

5° Commission des voies et moyens pour l'exécution du canal, rapporteur M. Chanel.

Du 15 au 28 mai, chaque Commission étudia d'une manière complète toutes les questions qui se rattachaient au percement de l'Isthme américain, et consigna dans un exposé lumineux le résultat de ses études. Une séance générale, sous la présidence de M. de Lesseps, eut lieu le 29 mai, et par 78 oui sur 98 votants, l'Assemblée approuva la conclusion suivante :

« *Le Congrès estime que le percement d'un canal* « *interocéanique à niveau constant, si désirable dans* « *l'intérêt du commerce et de la navigation, est pos-* « *sible, et que ce canal maritime, pour répondre aux* « *facilités indispensables d'accès et d'utilisation que* « *doit offrir avant tout un passage de ce genre, de-* « *vra être dirigé du golfe de Limon à la baie de* « *Panama.* »

Il appartenait donc à l'initiative privée de conduire à sa solution le problème du canal interocéanique. C'est elle qui, en moins de cinq ans, a fait surgir cette succession toujours croissante d'efforts individuels qui ont ébauché l'œuvre au sein de la Société de Géographie, par les soins de la Commission de Géographie commerciale, l'ont façonnée entre les mains du Comité français, lui ont fourni les hommes d'action et l'argent nécessaire aux dernières reconnaissances, l'ont présentée enfin à un jury international dont la compétence ne saurait être contestée (1).

II

Loi de concession

LOI 28 DE 1878 (18 MAI) QUI APPROUVE LE CONTRAT POUR L'OUVERTURE D'UN CANAL INTEROCÉANIQUE A TRAVERS LE TERRITOIRE COLOMBIEN.

Vu le contrat ainsi conçu :

CONTRAT POUR L'OUVERTURE D'UN CANAL INTEROCÉANIQUE A TRAVERS LE TERRITOIRE COLOMBIEN

Eustorjio Salgar, Ministre de l'Intérieur et des Relations Extérieures des Etats-Unis de Colombie, dûment autorisé, d'une part ;

Et, de l'autre,

Lucien N.-B. Wyse, chef de la Commission scientifique pour l'exploration de l'isthme en 1876, 1877 et 1878, membre et délégué du Comité de direction de la Société civile internationale du Canal interocéanique (présidée par le général Etienne Türr), en vertu des pouvoirs dressés à Paris du 27 au 29 octobre 1877, qu'il a exhibés en forme légale ;

Ont conclu le contrat suivant :

Article premier. — Le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie adjuge à M. Lucien N.-B. Wyse, qui l'accepte au nom de la Société du Canal interocéanique, représentée par son Comité de direction, le privilége exclusif pour l'excavation au travers de son territoire et pour l'exploitation d'un Canal maritime entre les océans Atlantique et Pacifique. Ledit Canal pourra être construit sans stipulations restrictives d'aucunes sortes.

Cette concession est faite sous les conditions suivantes :

1° La durée du privilége sera de quatre-vingt-dix-neuf années à compter du jour où le Canal sera ouvert en tout ou en partie au service public, ou quand les concessionnaires ou leurs représentants commenceront à percevoir les droits de transit et de navigation ;

2° Dès l'approbation par le Congrès colombien du présent contrat pour l'ouverture d'un Canal interocéanique, le Gouvernement de la République ne pourra concéder à aucune Compagnie ou individu, à quelque titre que ce soit, le droit de construire un autre canal qui mette en communication les deux océans à travers le territoire colombien, ni l'exécuter par lui-même. Si les concessionnaires désirent construire un chemin de fer comme auxiliaire du Canal, le Gouvernement (sauf les droits existants) ne pourra concéder à aucune Compagnie ou individu le droit d'établir une autre voie ferrée interocéanique, ni la faire lui-même pendant le temps concédé pour la construction et l'usage du Canal ;

3° Les études définitives du terrain et le tracé de la ligne du Canal se feront, aux frais des concessionnaires, par une Commission internationale d'individus et d'ingénieurs compétents de laquelle feront partie deux ingénieurs colombiens. La Commission devra déterminer le tracé général du Canal, et adresser au Gouvernement colombien, directement ou à ses agents diplomatiques aux Etats-Unis d'Amérique ou en Europe, les résultats obtenus au plus tard en l'année 1881, sauf les empêchements provenant de cas de force majeure dûment constatée. Le rapport y relatif comprendra le duplicata des travaux scientifiques exécutés et le devis de l'œuvre projetée ;

4° Les concessionnaires auront alors un délai de deux ans pour constituer une Compagnie anonyme universelle qui se charge de l'entreprise et de la construction du Canal. Le terme commencera à se compter depuis la fin du délai mentionné au paragraphe précédent ;

5° Le Canal devra être terminé et livré au service public en douze ans à partir de la date de la formation de la Compagnie anonyme universelle qui s'organisera pour le construire ; mais le Pouvoir exécutif est autorisé à octroyer une prorogation maximum de six autres années en cas de force majeure indépendante de la volonté de la Compagnie, et si, après la construction de plus d'un tiers du Canal, celle-ci reconnaît l'impossibilité de compléter l'œuvre dans les susdites douze années ;

6° Le Canal aura la largeur, la profondeur et les conditions exigibles pour que les navires à voile ou à vapeur ayant jusqu'à 140 mètres de long, 16 mètres de largeur maximum et 8 mètres de tirant d'eau, puissent transiter avec leurs mâts de hune calés ;

7° Il est cédé gratuitement aux concessionnaires les terres domaniales nécessaires pour l'excavation du Canal, les escales, stations, embarcadères, garages, magasins, et en général pour tous les besoins de la construction et du service du Canal, ainsi que pour le chemin de fer s'il leur convient de l'établir. Les terrains retourneront au domaine de la République avec le Canal et la voie ferrée à l'expiration du privilége ;

8° Il est également concédé, pour le service du Canal, une bande de terre de 200 mètres de large sur chacun de ses côtés et sur tout le parcours quel qu'il soit, mais les propriétaires riverains auront droit à un accès facile au Canal et à ses ports, de même qu'à l'usage des chemins que les concessionnaires pourront établir, et ceci sans payer aucun droit à la Compagnie ;

9° Si les terrains par lesquels doit passer le Canal ou se construire le chemin de fer, sont en tout ou en partie propriété particulière, les concessionnaires auront droit à ce que l'expropriation se fasse par le Gouvernement, avec toutes les formalités légales voulues. L'indemnisation à donner aux propriétaires, laquelle sera basée sur la valeur actuelle des terrains, est à la charge de la Compagnie. Les concessionnaires jouiront, en ce cas, et dans celui d'occupation temporaire des propriétés privées, de toutes les facultés et priviléges que la loi attribue à la Nation ;

10° Les concessionnaires pourront établir à leurs frais et exploiter les lignes télégraphiques qu'ils jugent utiles comme auxiliaires de l'exécution et de l'administration du Canal ;

11° Il est cependant stipulé et convenu que, si le Gouvernement colombien recevait, avant le paiement du cautionnement déterminé par l'article deuxième, une proposition formelle et suffisamment garantie pour construire le Canal en moins de temps et avec des conditions plus avantageuses pour les Etats-Unis de Colombie, ladite proposition sera portée à la connaissance des concessionnaires ou de leurs représentants ; et si ceux-ci n'étaient pas à même de déclarer qu'ils sont prêts à se subroger à cette proposition, auquel cas ils seront préférés, le Gouvernement colombien pourra l'accepter ; mais si les concessionnaires ne se subrogent pas, le Gouvernement colombien exigera dans le nouveau contrat qu'il fera, en outre de la garantie déterminée par l'article

(1) Procès-verbaux des séances du Congrès international d'études du canal interocéanique, tenu à l'Hôtel de la Société de Géographie, du 15 au 29 mai 1879.

deuxième, une somme d'un million cinq cent mille francs en espèces métalliques, qui sera donnée comme indemnisation aux concessionnaires actuels.

Art. 2. — Dans le délai de douze mois, comptés depuis la date à laquelle la Commission internationale aura présenté les résultats définitifs des études, les concessionnaires déposeront dans la Banque ou l'une des banques de Londres, que désignera le Pouvoir exécutif national, la somme de 750,000 fr. en espèces, avec exclusion de tout papier-monnaie, comme cautionnement pour l'exécution de l'œuvre. Les reçus desdites banques feront foi de l'accomplissement dudit dépôt. Il demeure entendu que si les concessionnaires venaient à perdre ce dépôt, en vertu des dispositions des clauses 2e et 3e de l'article 22 du présent contrat, la somme en question deviendra, avec ses intérêts, propriété intégrale du Gouvernement colombien. A l'achèvement du Canal, ladite somme, sans intérêts, lesquels en ce cas appartiendront aux concessionnaires, sera versée au Trésor pour les frais qu'il aura faits ou qu'il fera pour la construction d'édifices pour les services publics.

Art. 3. — Si le tracé du Canal à construire d'un océan à l'autre passe à l'ouest et au nord de la ligne droite idéale qui joint le cap Tiburon à la pointe Garachiné, les concessionnaires devront s'entendre à l'amiable avec la Compagnie du Chemin de fer de Panama, ou lui payer une indemnité qui s'établira dans les termes prévus par la loi 46 du 16 août 1867, qui « approuve le contrat du 5 juillet 1867, réformant celui du 15 avril 1850, sur la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre par l'isthme de Panama. »

Dans le cas que la Commission internationale choisisse l'Atrato ou un autre cours d'eau déjà navigable pour l'une des extrémités du Canal, l'entrée et la sortie par cette bouche et la navigation fluviale en amont, en tant qu'elle n'ait pas pour objet de transiter par le Canal, sera ouverte au commerce et libre de toute imposition.

Art. 4. — En outre des terres concédées par les paragraphes 7 et 8 de l'article 1er, il sera adjugé aux concessionnaires, comme aide pour l'exécution de l'œuvre, cinq cent mille hectares de terres domaniales, avec les mines qu'elles peuvent contenir, dans les localités que la Compagnie choisira. Cette adjudication sera faite directement par le Pouvoir exécutif national.

Les terres domaniales situées sur les côtes maritimes, sur les bords du Canal ou des rivières, se diviseront en lots alternes entre le Gouvernement et la Compagnie formant des surfaces de 1,000 à 2,000 hectares. La mesure cadastrale se fera aux frais des concessionnaires et avec l'intervention de commissaires du Gouvernement. Les terres domaniales ainsi concédées, avec les mines y contenues, seront adjugées aux concessionnaires au fur et à mesure de l'exécution des travaux de construction du Canal et d'accord avec les ordres édictés par le Pouvoir exécutif. Dans une zone de deux myriamètres de chaque côté du Canal, et durant cinq ans comptés depuis la fin des travaux, le Gouvernement ne pourra concéder d'autres terres au delà desdits lots jusqu'à ce que la Compagnie ait demandé la totalité de celles qui lui sont accordées par cet article.

Art. 5. — Le Gouvernement de la République déclare neutres en tout temps les ports de l'une et l'autre extrémités du Canal et les eaux de celui-ci de l'une à l'autre mer; et, en conséquence, en cas de guerre entre d'autres nations, le transit par le Canal ne sera pas interrompu par ce motif; les navires marchands et les individus de toutes les nations du monde pourront entrer dans lesdits ports sans être inquiétés ni détenus. En général, tout bâtiment pourra transiter librement, sans aucune distinction, exclusion ou préférence de nationalités ou de personnes, moyennant le paiement des droits et l'observation des règlements établis par la Compagnie concessionaaire pour l'usage dudit Canal et de ses dépendances. Sont exceptés les troupes étrangères, qui ne pourront passer sans la permission du Congrès, et les navires des nations en guerre avec les Etats-Unis de Colombie qui n'auraient pas acquis le droit de transiter en tout temps par des traités publics garantissant la souveraineté de la Colombie sur l'isthme de Panama et le territoire où se creusera le Canal, l'immunité et neutralité du même Canal, ses ports, baies, dépendances, ainsi que celle de la mer adjacente.

Art. 6. — Les Etats-Unis de Colombie se réservent le droit de faire passer par le Canal leurs navires de guerre, troupes et munitions de guerre, en tout temps et sans rien payer. Le passage du Canal est rigoureusement interdit aux bâtiments de guerre des nations en guerre avec une ou plusieurs autres et qui, par traités publics passés avec le Gouvernement colombien, n'auraient pas acquis le droit de transiter par le Canal en tout temps.

Art. 7. — Les concessionnaires auront droit, pendant tout le temps de la possession de leur privilége, à se servir des ports situés aux deux extrémités du Canal, ainsi que de ceux intermédiaires pour le mouillage, la réparation des navires, l'embarquement, le dépôt, le transbordement et le débarquement des marchandises, que les ports du Canal seront francs et libres pour le commerce de toutes les nations et on ne pourra imposer aucun droit d'importation, excepté sur les marchandises destinées à être introduites pour la consommation du restant de la République. Lesdits ports seront, en conséquence, ouverts à l'importation dès le commencement des travaux, et il y sera établi des douanes et bureaux de surveillance que le Gouvernement jugera convenable pour percevoir les droits d'introduction des objets destinés à d'autres ports de la République et pour veiller à ce qu'il ne s'y fasse pas de contrebande.

Art. 8. — Le Pouvoir exécutif, pour sauvegarder les intérêts fiscaux de la république, édictera des règlements convenables pour empêcher la contrebande et il pourra désigner pour son compte le nombre d'hommes qu'il croira nécessaires à ce service. Des employés indispensables à cet effet, dix seront payés par la Compagnie et leur solde n'excèdera pas celle payée à la douane de Baranquilla aux employés de la même catégorie.

La Compagnie transportera gratuitement, par le Canal ou par le chemin de fer auxiliaire, les hommes destinés au service de la nation, au service de l'Etat par le territoire duquel passeront le Canal et le chemin de fer ou au service de la police, dans le but de veiller à la sécurité extérieure ou à la conservation de l'ordre public; elle transportera aussi gratuitement les bagages de ces hommes, les munitions, armement et équipement nécessaires auquel ils seront affectés. Si la Compagnie n'avait pas de navires ou de remorqueurs, elle paiera le passage de ces mêmes hommes au travers de l'isthme avec leurs bagages, munitions, armement et équipement.

Le paiement des frais occasionnés par la subsistance de la force publique jugée nécessaire pour la sécurité du transit inter-océanique sera également à la charge de la Compagnie.

Art. 9. — Les concessionnaires auront le droit d'introduire sans payer aucun droit d'importation ni autre, de quelque genre qu'il soit, tous les instruments, machines, outils, ustensiles, matériaux, vivres, vêtements pour les travailleurs dont ils auront besoin pendant tout le temps qui leur est accordé pour la construction et l'usage du Canal. Les navires portant du chargement destiné à cette entreprise pourront entrer librement par l'un quelconque des points qui donneront un accès facile à la ligne du Canal.

Art. 10. — Il ne sera imposé ni contributions nationales, ni municipales, ni d'Etat, ni d'aucune autre espèce sur le Canal, les navires qui le transitent, les remorqueurs et bateaux de servitude des concessionnaires, leurs magasins, ateliers, fabriques de quelque genre qu'elles soient, les dépôts, quais, machines et autres ouvrages et objets, quelle que soit leur espèce, leur appartenant et nécessaires au service du Canal et de ses dépendances pendant le temps concédé pour sa construction et son exploitation. Les concessionnaires auront, en outre, le droit de prendre dans les terres domaniales les matériaux de tous genres dont ils auront besoin sans payer aucune indemnité.

Art. 11. — Les passagers, la monnaie, l'argent, les métaux précieux, les marchandises, les objets et effets de toutes espèces qui se transporteront par le Canal, seront exempts de tous droits national, municipal, de transit et autres. La même exemption s'étend à tous les objets et marchandises laissés en dépôt aux conditions à stipuler avec la Compagnie, dans les ports, magasins et escales lui appartenant pour le commerce intérieur et extérieur.

Art. 12. — Les navires qui voudront transiter par le Canal devront présenter, dans le port de l'extrémité où ils arriveront, leur patente respective de navigation et les autres papiers de mer prescrits par les traités publics pour qu'un navire puisse naviguer librement. Les navires qui n'auront pas lesdits papiers ou qui refuseront de les montrer pourront être détenus et on procédera contre eux conformément aux lois.

Art. 13. — Le Gouvernement permet l'immigration et le libre accès des terrains et chantiers des concessionnaires à tous les employés et ouvriers, quelle que soit leur nationalité, engagés pour cette entreprise ou qui viendront s'occuper d'eux-mêmes aux travaux du canal, sous la condition que ces employés et ouvriers se soumettent aux lois en vigueur et aux règlements établis par la Compagnie. Le Gouvernement leur assure appui et protection et la jouissance de leurs droits et garanties, conformément à la Constitution et aux lois nationales, durant tout le temps qu'ils demeureront sur le territoire colombien. Les manœuvres, ouvriers et travailleurs nationaux employés à l'œuvre du Canal seront exempts de toutes réquisitions et de service militaire, tant de la part de la nation que des Etats.

Art. 14. — Pour indemniser les concessionnaires des frais de construction, d'entretien et d'exploitation qui sont à leur charge, ils auront le droit exclusif, pendant tout le temps du privilége, d'établir et de percevoir pour le passage dans le Canal et les ports en dépendant, les droits de phare, d'ancrage, de transit, de navigation, de réparation, de pilotage, de remorquage, de halage, de dépôt et de stationnement, suivant les tarifs qu'ils établiront et qu'ils pourront modifier à toute époque, sous les conditions expresses suivantes :

1° Percevoir ces droits sans aucune exception ni faveur sur tous les navires dans des conditions identiques,

2° Publier les tarifs quatre mois avant de les mettre en vigueur dans le *Journal officiel* du Gouvernement, ainsi que dans les capitales et principaux ports de commerce des pays intéressés;

3° Ne pas excéder pour la perception du droit principal de navigation le chiffre de dix francs par chaque mètre cube résultant de la multiplication des dimensions principales de la carène immergée du navire transitant (longueur, largeur et tirant d'eau);

4° Les dimensions du navire transitant, c'est-à-dire la longueur et la largeur maximum à la flottaison, ainsi que le plus grand tirant d'eau, seront les dimensions métriques inscrites sur les permis officiels de navigation, sauf les modifications survenues en cours de voyage. Les capitaines des navires et les agents de la Compagnie pourront exiger un nouveau mesurage qui sera fait aux frais de celui qui le demandera;

5° La même mesure, c'est-à-dire le nombre de mètres cubes contenus dans le parallépipède qui circonscrit la carène immergée du navire, servira de base pour la détermination des autres droits accessoires.

Art. 15. — Comme compensation des droits et priviléges octroyés aux concessionnaires par ce contrat, le Gouvernement de la République aura droit à une participation égale au cinq pour cent du produit brut de tout ce qui sera perçu par l'entreprise, en vertu des droits établis ou qui s'établiront conformément à l'article quatorze, durant les vingt-cinq premières années de l'ouverture du Canal au service public. De la vingt-sixième année jusqu'à la cinquantième inclusivement, il aura droit à une participation de six pour cent; de la cinquante-unième année à la soixante-quinzième, sept pour cent, et de la soixante-quinzième jusqu'à la fin du privilége, huit pour cent. Il est entendu que ces prélèvements se feront, comme il a été dit, sur le produit brut de toutes les recettes, sans déduction d'aucune sorte ni pour frais, ni pour intérêts d'action, d'emprunts ou de dettes qui grèvent l'entreprise. Le Gouvernement de la République aura le droit de nommer un commissaire ou agent qui intervienne dans la perception et examine ce compte; la distribution ou paiement de la participation appartenant au Gouvernement se fera par semestres écoulés. Le produit du cinq, six, sept et huit pour cent se distribuera ainsi : quatre cinquièmes seront pour le Gouvernement de la République et le cinquième restant sera pour le Gouvernement de l'Etat par le territoire duquel passera le Canal.

La Compagnie concessionnaire garantit au Gouvernement colombien que sa participation ne sera, dans aucun cas, inférieure à la somme annuelle de un million deux cent cinquante mille francs, qu'il perçoit déjà pour sa participation dans les produits du chemin de fer de Panama; de façon que si, une année quelconque, le prélèvement de cinq, six, sept ou huit pour cent n'atteignait pas cette somme, elle serait complétée sur les fonds communs de la Compagnie.

Art. 16. — Les concessionnaires sont autorisés à faire payer à l'avance les droits de toute nature qu'ils établiront. Les neuf dixièmes de ces droits seront exigibles en or et seulement la dixième partie restant pourra être payée en monnaie d'argent de 25 grammes à 900 millièmes de fin.

Art. 17. — Les navires qui commettront des infractions contre les réglements établis par la Compagnie seront sujets au paiement de l'amende qu'elle fixera dans ses statuts et dont le public sera avisé aux mêmes époques où l'on publiera les tarifs. S'ils refusaient de payer l'amende ou de donner des garanties suffisantes, ils pourront être détenus et on procèdera contre eux conformément aux lois. On procèdera de même pour les avaries qu'ils auront occasionnées.

Art. 18. — Si l'ouverture du Canal est jugée économiquement possible, les concessionnaires sont autorisés à former dans le temps convenu, sous l'immédiate protection du Gouvernement colombien, une Compagnie anonyme universelle qui se charge de l'exécution de l'œuvre, en prenant à cet effet toutes les dispositions financières transitoires convenables. Cette entreprise ayant un caractère essentiellement international et économique, il est entendu qu'elle doit demeurer absolument étrangère à toute ingérence politique. La Compagnie prendra le nom de Compagnie universelle du Canal interocéanique; son siége sera fixé à Bogota, New-York, Londres ou Paris, au choix des concessionnaires; des succursales pourront être établies où besoin sera; les contrats, actions, obligations et tous autres titres ne pourront jamais être grevés par le Gouvernement colombien d'aucuns droits d'enregistrement, d'émission, de timbre, ni autre impôt analogue sur la vente, la transmission des actions et obligations, non plus que sur les intérêts produits par ces valeurs.

Art. 19. — La Compagnie est autorisée à réserver jusqu'à dix pour cent des actions qu'elle émettra pour former un fonds d'actions bénéficiaires en faveur des fondateurs et auxiliaires de l'entreprise. La Compagnie prendra en premier lieu sur les produits bruts de quoi couvrir tous les frais de conservation, entretien, exploitation et administration, la participation due au Gouvernement, ainsi que toutes les sommes nécessaires pour assurer les intérêts et amortissement des obligations et, s'il y a lieu, les intérêts fixés des actions; ce qui restera formera le bénéfice net, dont le quatre-vingt pour cent au moins sera distribué aux actionnaires.

Art. 20. — Le Gouvernement colombien pourra nommer, chaque fois qu'il le jugera utile, un délégué spécial près du Conseil d'administration de la Compagnie concessionnaire. Ce délégué jouira des avantages qui seront accordés aux autres administrateurs par les statuts de la Compagnie.

Les concessionnaires s'obligent à nommer à Bogota, près du Gouvernement national, un agent dûment autorisé pour résoudre les difficultés et présenter les demandes auxquelles pourra donner lieu ce contrat. Réciproquement et dans le même but, le Gouvernement nommera un agent résident à l'établissement principal de la Compagnie sur le Canal. Conformément à la Constitution, les différends qui viendraient à s'élever entre les parties contractantes seront soumis à la Cour Suprême Fédérale.

Art. 21. — Les concessionnaires ou ceux qui, dans l'avenir, succéderont à leurs droits pourront les transmettre à d'autres capitalistes ou sociétés financières; mais il leur est absolument interdit de les céder ou de les hypothéquer, à aucun titre, à aucune nation ou gouvernement étranger.

Art. 22. — Les concessionnaires ou leurs représentants perdront les droits qu'ils acquièrent dans les cas suivants:

1° S'ils ne déposent pas dans les délais stipulés la somme qui doit servir de cautionnement pour assurer l'exécution de l'œuvre;

2° Si, dans la première des douze années concédées pour la construction du Canal, les travaux n'étaient pas commencés. Dans ce cas, la Compagnie perdra la somme déposée comme cautionnement avec les intérêts qu'elle aura produits, laquelle deviendra propriété de la République;

3° Si, à la fin du dernier délai fixé par le paragraphe 5 de l'article 1er, le Canal n'était pas transitable. Dans ce cas aussi, la Compagnie perdra la somme déposée comme cautionnement, laquelle, avec les intérêts, deviendra propriété de la République;

4° S'ils manquent aux prescriptions de l'article 21;

5° Si le service du Canal est interrompu pour plus de six mois, sauf les cas de force majeure.

Dans les cas 2, 3, 4 et 5, il appartiendra à la Cour Suprême Fédérale de décider si le privilége est ou non devenu caduc.

Art. 23. — Dans tous les cas de déclaration de caducité,

les terres domaniales dont parlent les clauses 7 et 8 de l'article 1er et celles qui ne seraient pas habitées et colonisées, parmi celles concédées par l'article 4, retourneront au domaine de la République dans l'état où elles seront et sans indemnisation aucune, ainsi que les édifices, matériaux, travaux et améliorations appartenant aux concessionnaires dans le Canal et ses dépendances. Ceux-ci conserveront uniquement leurs capitaux, navires, approvisionnements et, en général, tous les objets meubles.

ART. 24. — Cinq années avant l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf du privilége, le Pouvoir Exécutif national nommera une Commission chargée d'examiner l'état du Canal et de ses annexes et de rédiger, avec la connaissance de la Compagnie et de ses agents dans l'isthme, un procès-verbal dans lequel on décrira, point par point, ledit état, en consignant les observations auxquelles il pourrait donner lieu. Cet acte ou procès-verbal servira pour établir dans quel état devront être remis au Gouvernement national le Canal et ses annexes le jour où expirera le privilége ici concédé.

ART. 25. — L'entreprise du Canal est réputée d'utilité publique.

ART. 26. — Ce contrat, qui vient remplacer les dispositions de la loi 33 du 26 mai 1876 et les clauses du contrat signé le 28 mai de la même année, sera, aux termes de la Constitution, soumis à l'approbation du Président de l'Union et à celle définitive du Congrès national, pour qu'il ressorte tous ses droits et effets.

En foi de qui, nous signons le présent, à Bogota, le 20 mars 1878.

EUSTORJO SALGAR — LUCIEN N.-B. WYSE

Bogota, 23 mars 1878.

Approuvé :
Le Président de l'Union,
AQUILEO PARRA.

Le Ministre de l'Interieur et des Relations Extérieures,
EUSTORJIO SALGAR.

Le Congrès des Etats de Colombie,

DÉCRÈTE :

ARTICLE UNIQUE. — Est approuvé le contrat précité.

Donné à Bogota, le 17 mai 1878.

Le Président du Sénat des Plénipotentiaires,
RAMON GOMEZ.

Le Président de la Chambre des Représentants,
BELISARIO ESPONDA.

Le Secrétaire du Sénat des Plénipotentiaires,
JULIO E. PEREZ.

Le Secrétaire de la Chambre des Représentants,
ENRIQUE GAONA.

Bogota, 13 mai 1878.

Que la présente loi soit publiée et exécutée.

Le Président de l'Union,
JULIAN TRUJILLO.

Le Ministre de l'Intérieur et des Relations Extérieures,
FRANCISCO J. ZALDUA.

LÉGALISATIONS

CONSULAT DES ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Bogota, le 18 mai 1878.

Je certifie, par les présentes, que les signatures ci-dessus du général Julian Trujillo, président des Etats-Unis de Colombie, et du docteur Francisco J. Zaldua, secrétaire de l'Intérieur et des Relations Extérieures, sont leurs véritables et légitimes signatures, dont ils font usage dans leurs actes officiels.

Donné de notre main et avec le sceau du Consulat, les jour et an que dessus.

BENDIX KOPPEL,
Consul des Etats-Unis.

LÉGATION DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE

Je certifie, par les présentes, que les signatures ci-dessus apposées sont celles de LL. EE. M. le général Julian Trujillo, président des Etats-Unis de Colombie, et de M. le docteur Francisco J. Zaldua, secrétaire de l'Intérieur et des Affaires Etrangères, et que pleine foi leur est due dans le présent acte.

Donné à Bogota, le 18 mai 1878.

CHARLES O'LEARY,
Chargé d'affaires de Sa Majesté Britannique.

Gratis.

LÉGATION DE L'EMPIRE D'ALLEMAGNE

Les signatures ci-dessus apposées de MM. Julian Trujillo et Francisco Zaldua, le premier, actuellement président des Etats-Unis de Colombie, le dernier, secrétaire d'Etat pour l'Intérieur et pour les Affaires Etrangères de cette République, sont, par les présentes, légalisées par autorité.

Au nom du ministre résident impérial.
A. HARRASSOWITS,
chancelier.

Bogota, le 5 juin 1878.

LÉGATION DE FRANCE

Nous, Chargé d'Affaires et Consul général de la République française aux Etats-Unis de Colombie, certifions que les signatures apposées ci-dessus sont véritablement celles de S. Exc. M. le général Julian Trujillo, président de l'Union colombienne, et de S. Exc. M. le docteur Francisco J. Zaldua, secrétaire de l'Intérieur et des Relations Extérieures, et que foi doit y être ajoutée tant en jugement que hors.

Le Chargé d'Affaires et Consul général de France,
C. TROPLONG.

Perçu douze francs.

Bogota, le 7 juin 1878.

Le Ministre des Affaires étrangères certifie véritable la signature de M. Troplong.

Par autorisation du Ministre :

Pour le Sous-Directeur chef de la chancellerie,
E. CORPET.

Paris, le 16 août 1878.

III

Bénéfice que les armateurs retireront du Canal de Panama

EXTRAIT D'UNE LETTRE DE M. ARTHUR-B. ROSS, ARMATEUR AMÉRICAIN, AU MINISTRE DES ÉTATS-UNIS, COMMUNIQUÉE AU SÉNAT DE WASHINGTON.

Supposons un navire à voiles, d'une valeur de 60,000 dollars (300,000 francs), commençant à charger à New-York, le 1er janvier, pour aller à San-Francisco, par le cap Horn. Le départ a lieu le 1er février, et l'arrivée à San-Francisco le 1er juin. Durant six semaines, ce navire décharge et charge du froment de Californie à destination de Liverpool. Il quitte San-Francisco le 15 juillet, arrive à Liverpool le 15 novembre, opère le déchargement de sa cargaison, et part, sur lest, pour New-York, où il arrive vers le 31 décembre, complétant ainsi son année de voyage.

Nous évaluerons le bénéfice réalisé par les propriétaires de ce navire sur le parcours de New-York à San-Francisco, à 8 dollars 50 par tonne (42 fr. 50).

Ce montant sera complètement encaissé lorsque la cargaison sera déchargée à San-Francisco.

Voici comment les encaissements auront été opérés :

	Dollars.	Francs.
Le 15 juin. Navire de 2,000 tonnes, à 8 dollars 50	17.000 »	85.000 »
Intérêts de cette somme, calculés à 5 0/0 pour un an, du 15 juin au 31 décembre	460 39	2.301 95
Le 15 juillet. Départ de San-Francisco pour Liverpool, avec 2,000 tonnes de froment de Californie, à 13 dollars nets par tonne (65 fr.)	26.000 »	130.000 »
A ce fret encaissé, ajoutons : 1er décembre. Intérêt à 5 0/0 par an jusqu'au 31 décembre	108 32	541 65
31 décembre, à New-York	43.568 72	217.843 60
A déduire de cette somme la prime d'assurance maritime pour un an à 6 0/0, sur une valeur déclarée de 60,0000 dollars	3.600 »	18.000 »
Reçu par les armateurs pour une année de voyage, par la route du cap Horn	39.968 72	199.843 60

Voyons maintenant quel serait le résultat d'une année de navigation par la route du Canal.

Si le Canal avait été ouvert le 1er janvier, le même navire se rendant à San-Francisco par cette voie eût réalisé des bénéfices plus considérables.

En ayant quitté New-York le 1er février, comme dans le cas précédent, et en ayant atteint San-Francisco le 1er avril, après une traversée de 60 jours, le fret eût été encaissé, après livraison de la cargaison, à peu près comme suit :

15 avril. Navire de 2,000 tonnes, à 12 dollars 50 nets par tonne (62 fr. 50).

	Dollars.	Francs.
Soit	25.000 »	125.000 »
Dont il faut déduire pour payer le droit du transit du Canal	6.000 »	30.000 »
	19.000 »	95.000 »
15 avril. Intérêt de 5 0/0 par an, jusqu'au 31 décembre	672 86	3.364 30
Le 13 mai, départ de San-Francisco pour Liverpool, avec un chargement de 2,000 tonnes de froment de Californie, à 15 dollars nets (75 fr.) par tonne, total	30.000 »	150.000 »
	49.672 86	248.364 30
Dont il faut déduire pour le droit du transit du Canal	6.080 »	30.000 »
Arrivée à Liverpool vers le 15 juillet, où le montant du fret est encaissé.		
Le 1er avril, intérêt à 5 0/0 jusqu'au 31 décembre	500 »	2.500 »
En quittant Liverpool le navire se dirige vers New-York, sur lest. Arrivé dans ce port, il charge à nouveau une nouvelle cargaison pour San-Francisco, et prend la mer le 15 octobre avec 2.000 tonnes, à 12 dollars 50 nets (62 fr. 50) par tonne, soit 25.000 dollars (125.000 fr.) dont il faut déduire 6.000 dollars (30.000 fr.) pour le droit de transit du Canal.	19.000 »	95.000 »
Le 31 décembre, arrivée à San-Francisco, où le montant du fret est reçu	63.172 86	315.864 30
Bien que ce navire traverse le Canal, le risque d'un voyage supplémentaire doit être porté en compte. Le coût de l'assurance sera le même que pour la traversée par le cap Horn (dollars 60.000 ou 300.000 fr., à 6 0/0 net)	3.600 »	18.000 »
Comme le navire entre dans le port une fois de plus, il faut encore déduire 3.000 dollars pour les dépenses	3.000 »	15.000 »
TOTAL	56.572 86	282 864 30

	Dollars.	Francs.
Reçu par les armateurs ayant employé la route du cap Horn	39.968 72	199.843 60
Bénéfice en se servant de la route du Canal pour un navire de 2.000 tonneaux	16.604 14	83.020 70

Ce qui équivaut à 27 fr. 50 0/0 en faveur du Canal isthmique.

Bénéfice que les Steamers retireront du Canal de Panama.

PARALLÈLE ENTRE LES DÉPENSES ANNUELLES D'UN STEAMER PARTANT DE NEW-YORK POUR SAN-FRANCISCO, REPARTANT DE SAN-FRANCISCO POUR LE HAVRE ET REGAGNANT NEW-YORK SON PORT D'ATTACHE, VIA CAP HORN ET VIA CANAL DE PANAMA.

Supposons un steamer neuf en acier ayant une machine de 250 chevaux, un tonnage net de 2,000 tonnes, pouvant porter 3,800 tonnes.

Ce steamer coûte, d'après les offres des constructeurs anglais, liv. 8, 8, 0, par tonne de port (deadweight), soit liv. 32,000 (800,000 francs).

Il commence à charger à New-York le 1er janvier pour aller à San-Francisco par le cap Horn. Le départ a lieu le 10 janvier; la durée de la traversée, pour ce parcours de 13,600 milles, à raison de 200 milles environ par jour (vitesse du steamer français *Bordeaux* dans son voyage de San-Francisco au Havre), sera de 74 jours, y compris 6 jours de relâche pour faire du charbon.

Le steamer arrive à San-Francisco le 25 mars.

Il y reste trois semaines pour décharger et pour charger du blé à destination du Havre.

Il quitte San-Francisco le 15 avril.

La durée de la traversée, viâ cap Horn, pour ce par-

cours, qui est de 13,900 milles, est de 76 jours y compris 6 jours 1/2 pour faire du charbon.

Il arrive au Havre le 30 juin.

Il y décharge et repart sur lest pour New-York le 17 juillet.

Il arrive 12 jours après à New-York, c'est-à-dire le 29 juillet.

Durée de l'itinéraire........ 210 jours.
Nombre de jours de mer.... 150 »

Voici quelles seront les dépenses de ce steamer et celles de ses chargements pendant cette période de 210 jours:

Intérêt sur 800.000 francs (valeur du steamer) à 6 0/0 l'an pendant 210 jours....... Fr.	27.616
Usure et dépréciation du navire à 5 0/0 l'an (moyenne adoptée par les armateurs anglais), pendant 210 jours.............	23.013
Assurance sur corps et machines à 9 0/0 l'an pendant 210 jours.....................	41.424
Equipage, vivres, frais autres que ceux du chauffage, à raison de 446 francs par jour (dépenses du *Bordeaux*) pendant 210 jours............................	93.660
Chauffage pendant 150 jours de mer, à raison de 840 francs par jour (dépenses du *Bordeaux*).........................	126.000

ASSURANCES SUR CARGAISON :

I. — *De New-York à San-Francisco*, 3,800 tonnes à 100 francs par tonne : 380,000 francs à 3 3/4 0/0 (y compris 2 0/0 de surprime pour les risques du cap Horn)..	14.250
II. — *De San-Francisco au Havre*, 3,800 tonnes à 200 francs par tonne : 760,000 fr. à 3 3/4 0/0 (y compris 2 0/0 de surprime pour le cap Horn).....................	28.500
Intérêt sur les cargaisons pendant les traversées à 5 0/0 l'an :	
A. — *De New-York à San-Francisco*, sur 380,000 fr. pendant 74 jours............	3.852
B. — *De San-Francisco au Havre*, sur 760,000 fr. pendant 76 jours............	7.912
TOTAL......... Fr.	366.227

Le même steamer commence à charger à New-York le 1er janvier pour aller à San-Francisco par la voie du Canal de Panama.

Il en part le 10 janvier.

La durée de la traversée pour ce parcours de 5,220 milles, à raison de 200 milles par jour, est de 26 jours; il convient d'ajouter 1 jour pour le passage du canal et 1 jour pour faire du charbon dans l'isthme : total de la traversée 28 jours.

Le steamer arrive à San-Francisco le 7 février ; il y reste 3 semaines pour décharger puis charger du blé pour Le Havre.

Il quitte San-Francisco le 28 février.

La traversée pour le parcours de San-Francisco au Havre, qui est de 7.910 milles par la voie de Panama, sera de 41 jours, y compris le temps nécessaire au passage du canal et les escales pour faire du charbon.

Le steamer arrivera au Havre le 10 avril.

Il en repartira, après avoir déchargé sa cargaison, 15 jours après sur lest, le 25 avril.

Il arrive 12 jours après à New-York, 7 mai.

Durée de l'itinéraire.... 127 jours.
Nombre de jours de mer. 81 —

Voici quelles seront les dépenses de ce steamer et celles de ses chargements pendant cette période de 127 jours :

Intérêts sur 800,000 francs (valeur du steamer) à 6 0/0 l'an pendant 127 jours........... Fr.	16.701
Usure et dépréciation du navire à 5 0/0 l'an pendant 127 jours.........................	13.917
Assurance sur corps et machines à 9 0/0 l'an, pendant 127 jours....................	25.052
Equipage; vivres, frais autres que ceux du chauffage, à raison de 446 francs par jour, pendant 127 jours........................	56.642
Chauffage pendant 81 jours de mer, à raison de 840 fr. par jour...................	68.040
Deux passages par le Canal de Panama à 15 francs par tonne l'un, sur 3,800 tonnes...	114.000

ASSURANCES SUR CARGAISONS :

I. — *De New-York à San-Francisco*, 3,800 tonnes à 100 francs par tonne : 380,000 francs, à 1 3/4 0/0.........................	6.650
II. — *De San-Francisco au Havre*, 3,800 tonnes à 200 francs par tonne : 760,000 francs à 1 3/4 0/0...........................	13.300

INTÉRÊTS SUR LES CARGAISONS PENDANT LES TRAVERSÉES A 5 0/0 L'AN :

A. — *De New-York à San-Francisco*, sur 380,000 francs pendant 28 jours............	1.457
B. — *De San-Francisco au Havre*, sur 760,000 francs pendant 41 jours............	4.267
Total................ Fr.	320.026

Le coût d'un voyage de ce steamer de New-York à San-Francisco par la voie du *cap Horn* étant de................................ Fr.	366.227
Celui du même voyage par la voie du *Canal de Panama* étant de.................	320.026
L'économie d'argent viâ Panama, pour un voyage, sera de..........................	46.201

La durée du voyage étant :

Viâ cap Horn, de........ 210 jours.
Et *viâ Canal de Panama*. 127 —

L'économie de temps, viâ Panama, sera de........ 83 jours.

D'où il résulte que, *en un an*, le steamer fera, *viâ cap Horn* (à raison de 210 jours par voyage) 1 voyage 738 millièmes de voyage, tandis que *viâ Canal Panama* (à raison de 127 jours par voyage), il effectuera en un an 2 *voyages* 874 *millièmes de voyage*.

Or, comme nous l'avons démontré plus haut, l'économie par voyage *viâ Canal de Panama* étant de fr. 46,201, il est évident que le steamer en faisant 2 voyages 874 par an réalisera une économie annuelle de fr. 46,201 × 2,874 = fr. 132,781.

En d'autres termes, en passant par le Canal de Panama, le steamer réalise, en 127 jours (durée de sa traversée de New-York à San-Francisco, de San-Francisco au Havre et du Havre à New-York) une économie de fr. 46,201 ; donc, *par jour*, ce steamer économisera

$$fr.\ \frac{46.201}{127} \text{ et } par\ an \text{ fr. } \frac{46.201}{127} \times 365 = \text{fr. } 132.781.$$

IV

Chambre des Députés

Pétition des actionnaires et obligataires de la Compagnie du Canal interocéanique.

RAPPORT DE LA COMMISSION

La Chambre des députés ayant été saisie des pétitions d'un grand nombre d'actionnaires et d'obligataires de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama, demandant que cette Compagnie fût autorisée, comme l'avait été, d'ailleurs, la Compagnie du Canal de Suez, à émettre une série d'obligations à lots, M. Richard a été choisi comme rapporteur par la première Commission chargée de l'examen de ces pétitions.

Le rapport de M. Richard, dont les conclusions ont été adoptées à l'*unanimité* par la Commission, vient d'être distribué.

Nous en reproduisons ci-dessous le texte officiel.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. ANNEXE AU FEUILLETON N° 69, DU JEUDI 8 AVRIL 1886. 1re COMMISSION. M. RICHARD, RAPPORTEUR.

Pétition n° 49.

De nombreux habitants de la Drôme et de divers départements, porteurs d'obligations de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama;

Pétition n° 59.

M. Girardin, officier supérieur en retraite, à Choisy-le-Roi (Seine);

Demandent que M. Ferdinand de Lesseps soit autorisé à emprunter, au moyen d'une émission de valeurs à lots, les sommes qui lui sont encore nécessaires pour terminer les travaux de construction du Canal interocéanique de Panama.

Motifs de la Commission.

Le Canal de Panama a donné lieu, depuis quelques mois, à une imposante manifestation.

Des milliers de porteurs d'actions ou d'obligations de cette Société, répartis sur tous les points du territoire de la République, par des centaines de pétitions, ont sollicité de la Chambre des députés l'autorisation, pour M. de Lesseps, d'emprunter, au moyen d'une émission de valeurs à lots, les sommes qui lui sont nécessaires pour terminer son œuvre.

Ce pétitionnement, à peu près général, l'importance de l'entreprise qu'il vise et l'illustration de l'homme qui la dirige, imposent à la Commission le devoir d'examiner, avec un soin tout particulier, la question soulevée par les pétitionnaires.

Tout le monde connaît les origines de cette affaire, sa marche; il paraît bon, néanmoins, d'en faire un exposé succinct.

C'est à partir de 1871, après une première session du Congrès des sciences géographiques réuni à Anvers, que la question du percement de l'Isthme américain a pris de la consistance.

Une seconde session du Congrès des sciences géographiques eut lieu à Paris en 1875. La question du Canal interocéanique y fut l'objet de nouvelles délibérations; et, à l'issue du Congrès, un comité français se forma pour l'étude du projet.

L'agitation, commencée en 1871, avait pris de très grandes proportions; on disait partout que les études étaient suffisantes, que le moment d'agir était venu.

La réunion d'un Congrès international où la question serait examinée et résolue fut décidée. La réalisation du percement de l'Isthme de Suez était due à la France; Paris fut choisi comme lieu de réunion du Congrès.

En 1879, le Congrès international d'études du Canal interocéanique se tint à Paris, sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps.

Il y fut décidé que le Canal interocéanique serait à niveau constant, et le percement direct de l'Isthme de Panama fut adopté.

M. Ferdinand de Lesseps avait bien voulu accepter la direction de l'entreprise.

La question allait sortir du domaine de la théorie pour entrer dans celui des faits.

Des études auxquelles s'étaient livrés les commissaires du Congrès, il ressortait la certitude des points suivants :

1° Le prix de revient du Canal à niveau de Panama devait s'élever à 1,070 millions de francs; le chiffre de 1,200 millions avait été mis en avant;

2° La durée des travaux, d'abord fixée à douze ans, avait été réduite à huit ans et le Canal devait être achevé en 1888;

3° Le Canal devait être largement rémunérateur, et les recettes, dès le commencement de son exploitation, devaient atteindre le chiffre de 90 millions de francs.

Toutes ces prévisions, à mesure que les travaux avancent, paraissent devoir se réaliser à peu près mathématiquement.

1er point. — Coût du Canal

La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama fut constituée, en 1880, suivant le vœu formulé par le Congrès international, au capital social de 600 millions, avec faculté de réduire ou d'augmenter le fonds social et d'emprunter les sommes nécessaires pour achever le Canal sous forme d'obligations.

Une première émission de 300 millions de francs fut faite et couverte près de deux fois les 7, 8 et 9 décembre 1880, et la période d'organisation et d'expériences, qui devait durer deux ans, commença.

Pendant ces deux ans, la Compagnie a ponctuellement exécuté la partie du programme qu'elle s'était imposée pour cette période.

Elle a payé au Gouvernement Colombien le prix de la concession, acquis le matériel, pris possession des terrains sur toute la ligne, organisé les chantiers; elle a fait toutes les études préliminaires du tracé; tous les sondages; elle a réuni de grandes quantités d'approvisionnements de toute sorte, construit des maisons et des baraquements pour les employés dans les localités élevées et salubres, installé des hôpitaux, etc.

A partir de février 1883 commença la période d'exécution.

Le programme en avait été établi par M. Dingler, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et approuvé, sans réserve, par une Commission supérieure consultative.

C'est ainsi qu'aujourd'hui les travaux exécutés sont relativement considérables.

Vingt-trois chantiers de dragage et de terrassements sont en pleine activité.

Vingt-trois entrepreneurs exécutent actuellement le programme de M. Dingler. Ces entrepreneurs occupent l'Isthme sur toute sa longueur et ils se sont engagés à enlever, ensemble, soixante-deux millions et demi de mètres cubes pour une somme totale de 219,295,974 francs.

Ce cube, que les entrepreneurs se sont engagés à enlever, représente un peu plus de la moitié du cube total, soit 120 millions au maximum, pour achever complètement le Canal, les dérivations et les ports.

Que coûteront à enlever ces 57 millions et demi de mètres cubes pour lesquels il n'existe pas de contrat avec les entrepreneurs? On pourrait soutenir, par l'expérience faite des travaux analogues, avec une connaissance plus complète de la nature du travail et des engins employés, que la seconde partie des travaux s'exécutera à des prix inférieurs ou au moins égaux; qu'on les double, si l'on veut pour éviter tout mécompte, on ne dépassera jamais le chiffre de 600 millions de francs.

Or, d'après les comptes présentés par M. de Lesseps, le 29 juillet 1885, à l'assemblée générale des actionnaires, la Compagnie avait successivement reçu à cette époque la somme de 471,300,000.

Pour arriver aux 1,070 millions, évaluation des dépenses du Congrès international, il reste 600 millions que la Compagnie peut dépenser sans dépasser les prévisions.

Il est certain, évident, que cette somme sera suffisante pour l'achèvement complet des travaux, et que, sur ce point, les décisions du Congrès auront été respectées.

Telle était la situation au moment où les pétitions sont parvenues à la commission et où le rapport a été rédigé.

Elle s'est modifiée quelque peu depuis lors :

Actuellement, sept entrepreneurs seulement sont chargés du creusement complet du Canal jusqu'au plafond. Des contrats les lient qui fixent les prix et la durée des travaux dans les conditions mêmes déterminées par le Congrès; de telle sorte qu'on ne se trouve plus en présence d'une probabilité, mais d'une certitude.

Le Canal sera-t-il achevé en 1888? C'est le second point des conclusions arrêtées par les commissions d'études.

L'achèvement du Canal est une question d'argent, car l'entreprise n'offre aucune difficulté technique insurmontable, disait M. Cooper en 1883.

La partie la plus ardue de l'entreprise et la plus coûteuse en même temps a été le travail préparatoire ; il est fait.

Les ingénieurs américains, qui ont étudié les progrès déjà faits, sont d'avis (et ils ne sont pas tendres généralement pour l'œuvre de M. de Lesseps) que le creusement du Canal peut être activement poussé si l'argent dure, et terminé en 1888 ou en 1889.

C'est donc entièrement une question d'argent.

Les entrepreneurs du travail, d'ailleurs, se sont engagés à exécuter leur tâche dans le délai indiqué.

Que la question financière soit tranchée et l'achèvement des travaux à l'époque déterminée ne peut faire aucun doute.

3e *point. — Rendement du Canrl.*

Le 3e point des prévisions du Congrès est relatif au rendement du Canal ; sera-t-il rémunérateur? Cette question est résolue d'une façon victorieuse par les études préliminaires de la Commission supérieure, par la comparaison avec les recettes du Canal de Suez.

La commission de statistique du Congrès international de 1879 avait évalué à 7 millions et demi de tonnes le mouvement maritime qui se produirait dans le Canal dès le début de son exploitation.

Pour rester largement au-dessous même des certitudes, le mouvement du transit fut réduit, comme évaluation, à 6 millions de tonnes.

Et, en effet, pour le Canal de Panama, disait M. Ferdinand de Lesseps aux actionnaires réunis le 30 janvier 1881, il ne s'agit plus seulement de rapprocher, comme pour le Canal de Suez, deux parties du monde, que les nations maritimes exploitaient depuis les origines du commerce, par des moyens onéreux sans doute, mais enfin par des moyens praticables ; par les caravanes de terre, par le cap de Bonne-Espérance, par le chemin de fer qui aboutissait à Alexandrie. Les voies de trafic étaient ouvertes, exploitées même avec intensité, notamment dans l'Inde ; et si le Canal de Suez devait faciliter les relations établies, il fallait attendre la transformation de la marine par les progrès et l'emploi de la vapeur et du fer.

Le percement de l'Isthme de Panama, au contraire, livrera aux armateurs et aux commerçants des champs de trafic absolument nouveaux et, le jour où il sera inauguré, non seulement les flottes commerciales à vapeur seront prêtes, mais encore beaucoup de voiliers, aujourd'hui délaissés, y trouveront une voie merveilleusement appropriée à la navigation circulaire autour du globe.

Tous les hommes compétents, Français, Allemands, Anglais, les Américains même, s'accordent à reconnaître que l'évaluation du trafic à 6 millions de tonnes dès l'ouverture du Canal est un minimum, et que le transit peut atteindre 20 millions de tonnes.

A l'époque où le Canal de Suez fut décidé, on avait calculé que le mouvement maritime y serait de 3 millions de tonnes. On y entrevoit maintenant un transit de 15 à 18 millions de tonnes.

Il n'y a donc rien que de très raisonnable à prendre pour base le chiffre de 8 millions de tonnes comme transit du Canal de Panama dès son ouverture.

Or, à 15 francs la tonne, prix accepté par le Congrès international, on obtient un revenu de 90 millions, ci. 90 millions.

auquel il faut ajouter pour remorquage, pilotage, halage, stationnement, etc., etc., soit 1 franc par tonne (moyenne de Suez) : 6 millions, ci.................................. 6 —

Revenu minimum : 96 millions, ci........ 96 millions.

Ce revenu ne comprend ni le produit de l'exploitation des 500.000 hectares de terrain, avec les mines qu'ils contiennent, concédés gratuitement par le Gouvernement Colombien, ni le produit de l'exploitation (vente et location) des 10,000 hectares, propriété de la Compagnie à Colon, Panama et le long du Canal.

En admettant comme dépense finale le chiffre de 1 milliard 200 millions réduit à 900 millions par la défalcation du capital-action de 300 millions, on arrive à une charge de 60 millions par an, savoir : 54 millions pour intérêts et amortissement à servir aux emprunts, et 6 millions pour frais d'entretien et d'exploitation, ci.................................... 60 millions.

Revenu net de la première année d'exploitation.................................... 36 millions.

Ces chiffres parlent éloquemment et il n'est pas besoin d'insister pour faire ressortir les avantages de l'entreprise au point de vue financier.

Les prévisions des commissions d'études du Congrès international paraissent ainsi pleinement justifiées ; il s'agit d'examiner si la demande de M. de Lesseps, appuyée par les pétitionnaires, se justifie également.

Mais, avant d'aller plus loin, la Commission tient à faire une déclaration qui lui est commandée par la nature même de l'affaire qui lui est soumise.

La mission de la Commission n'allait peut-être pas jusqu'à entrer dans les détails de l'entreprise du percement de l'isthme de Panama, de peser les résultats financiers qu'elle peut avoir; cependant sa sollicitude ayant été éveillée par les pétitions qui lui ont été transmises, il lui était difficile de se soustraire à ce qu'elle a considéré comme une obligation ; elle a cru devoir, à titre de simple information, faire connaître tous les renseignements qui lui ont été fournis.

Ces renseignements sont consignés, pour la plupart, dans des documents officiels communiqués aux actionnaires en assemblée générale.

Mais si la Commission est favorable à la demande de M. de Lesseps, elle n'entend à aucun degré exercer une action quelconque sur la valeur des titres de la Compagnie du Panama.

Elle livre à la publicité les documents qui lui ont été communiqués, sans prendre à cet égard aucune responsabilité, même morale.

Aux intéressés, le cas échéant, de contrôler ces renseignements.

Ces réserves formelles étant faites, nous revenons à notre sujet.

Telle était la situation de la Compagnie en 1885 lorsque M. de Lesseps, le 29 juillet, présenta à l'Assemblée générale des actionnaires son rapport annuel, au nom du Conseil d'administration.

Dans ce rapport, le Directeur de la Compagnie expose d'abord les résultats successifs de l'entreprise, puis, après avoir déclaré que sur les 1 milliard 70 millions de francs fixés par la Commission internationale, comme coût du Canal achevé, 471 millions ont été appelés et dépensés ou engagés pour l'exécution du Canal proprement dit, il explique que, pour alléger les charges de l'avenir, pour emprunter aux meilleures conditions les sommes nécessaires à la prompte exécution du Canal maritime, il avait demandé, comme il l'avait fait jadis, dans des conditions analogues, pour assurer l'exécution du Canal maritime de Suez, au Gouvernement français l'autorisation de se procurer les 600 millions de francs à prévoir au moyen d'une émission d'obligations à lots. La lettre portant cette demande au Ministre de l'intérieur est à la date du 27 mai 1885.

C'est ce moment que les adversaires de la Compagnie du Panama ont choisi pour ouvrir une campagne contre l'entreprise.

Niant la réalité et l'importance des résultats obtenus ; grossissant outre mesure les quelques erreurs commises, les tâtonnements, les fautes de détail, inévitables dans une œuvre aussi colossale, ils ont cherché, par la publication de brochures alarmantes, de journaux semant les plus fausses nouvelles, à inquiéter les actionnaires et les obligataires de la Compagnie, et cela, dans un but de spéculation malsaine que chacun a pu discerner.

Ils sont parvenus ainsi à déprécier les titres de la Société, et les actions, fermes jusqu'alors dans les prix de 480 à

500 francs, sont descendues successivement à 400 francs et même au-dessous.

Justement émus de cette situation, et absolument convaincus que l'autorisation demandée par M. de Lesseps d'emprunter les sommes qui lui sont encore nécessaires pour terminer son œuvre, au moyen d'une émission de valeurs à lots, contribuerait puissamment à l'exécution rapide de cette grande entreprise, les porteurs des titres ont prié la Chambre, en considération de leurs intérêts engagés et de l'importance de l'œuvre, de vouloir bien accorder cette autorisation à M. de Lesseps.

Le pétitionnement a pris naissance à Nyons (Drôme); M. Ferdinand Martin fils, banquier de cette ville, s'en est fait spontanément l'initiateur ; sa pétition était à peine signée de quelques intéressés que le mouvement s'est propagé par toute la France.

Plus de deux mille pétitions, couvertes de près de douze mille signatures, représentant au moins deux cent mille titres, sont déjà parvenues à la première Commission des pétitions.

Il est difficile de ne pas tenir compte d'un pareil mouvement.

Les pouvoirs publics sont saisis de la question ; il est nécessaire qu'ils prennent une décision. Quelle sera-t-elle ?

La première Commission estime qu,elle doit être favorable.

La Compagnie du Canal de Suez se trouvait, en 1868, dans une situation identique à celle du Panama aujourd'hui.

La moitié de l'effort nécessaire pour achever le Canal avait été fait. Cependant ses adversaires, comme ceux du Panama dans ce moment, étaient arrivés à jeter le discrédit sur l'opération. Les cours des valeurs avaient sensiblement fléchi, une tentative d'émission d'obligations ordinaires avait échoué; le tiers seulement de l'emprunt avait été couvert.

M. de Lesseps demanda au Gouvernement l'autorisation d'émettre des obligations à lots. — Une loi fut présentée à la Chambre et votée par elle en juin 1868, puis approuvée par le Sénat.

L'emprunt ainsi autorisé fut couvert plusieurs fois et les obligations émises à 300 francs valent actuellement 582 fr.

Les titres de Suez, tant en actions qu'en obligations, on fourni à la Compagnie une somme totale de 389 millions de francs.

Ces mêmes titres représentent aujourd'hui une somme de 1,265 millions, soit un capital triple.

A une situation semblable, il faut appliquer un moyen identique.

Que la Compagnie du Canal de Panama reçoive l'autorisation qu'elle sollicite et les résultats seront les mêmes ; ils seront plus brillants encore, si l'on accepte les prévisions des hommes les plus compétents.

Mais, disent les adversaires de l'autorisation, il est mauvais que les fonds français prennent la route de l'étranger et soient employés à favoriser des entreprises faites au loin et hors du territoire national.

Cette objection, sérieuse si les ressources du pays ne devaient pas revenir à leur point de départ, comme, par exemple, les fonds des emprunts ottomans, mexicains et autres, perd tout son fondement si l'on considère ce qui se passe pour le Canal de Suez.

Le premier capital, le capital-actions de Suez, a été souscrit pour la grande partie en France. C'est la France aujourd'hui qui encaisse les larges et légitimes bénéfices promis au moment de l'émission.

Pour Panama, les actionnaires sont également presque tous Français, et, comme pour Suez, ils bénéficieront des services rendus au trafic universel : le monde entier deviendra leur tributaire.

D'autres objectent que dans une affaire d'intérêt privé, le Gouvernement doit s'abstenir sous prétexte que autoriser serait assumer une certaine responsabilité morale.

Il n'est pas prouvé, d'abord, que la question n'ait qu'un caractère d'intérêt privé.

Lorsqu'une affaire touche aux intérêts du monde entier, et que la France, en particulier, doit en recevoir des avantages si considérables, on peut sans crainte lui attribuer un certain caractère d'intérêt général.

Dans tous les cas, la première commission des pétitions, au cours de ce rapport, a eu le soin de dégager nettement sa responsabilité, et nul doute que le Gouvernement et les Chambres en fassent autant.

Les pétitionnaires, au surplus, se sont chargés eux-mêmes de les dégager.

Qu'est-ce qu'ils ont fait en demandant l'émission à lots? Qu'ont fait en la réclamant les intéressés, ceux-là même qui ont foi dans l'œuvre, dans son importance et dans son avenir, qui sont les futurs souscripteurs de l'emprunt projeté? Ils ont renoncé à cette responsabilité, que l'on craint ; elle n'existe donc plus.

Du reste, quelle serait la conséquence d'un refus ?

L'émission aurait certainement lieu quand même, et l'œuvre ne s'achèverait pas moins ; mais ce serait au prix de retards considérables et de frais énormes qui compromettraient, dans une certaine mesure, l'avenir brillant de l'entreprise, et on ne manquerait pas de faire remonter la responsabilité de ce fait jusqu'aux Chambres, jusqu'au Gouvernement.

La Commission n'a pas cru devoir s'arrêter à ces objections.

Elle n'a pas voulu, d'un autre côté, entrer dans des considérations d'un ordre plus élevé qui peuvent avoir leur valeur ; chercher à faire vibrer la fibre patriotique dans ce qu'elle a de plus sensible au cœur français en appelant l'attention sur le caractère de grandeur et de générosité de l'œuvre ; l'orgueil national justement intéressé à son achèvement ; sur ses conséquences au point de vue de la propagation au loin du nom Français, de ses idées, de son influence.

Elle a préféré traiter uniquement le côté pratique de l'affaire, examiner le point de vue financier, productif.

Elle croit l'entreprise bonne, utile, fructueuse.

Elle la voit loyale, honnête et honnêtement conduite.

En conséquence, la Commission, à l'unanimité, estime que l'autorisation d'émettre un emprunt de 600 millions au moyen d'obligations à lots doit être accordée d'urgencge à M. de Lesseps, en sa qualité de directeur de la Companie universelle du Canal interocéanique de Panama. Et elle renvoie les pétitions au Ministre des Affaires étrangères, Président du Conseil, et aux Ministres de l'Intérieur et des Finances.

V

ÉTAT DU MATÉRIEL

(AU 1er JANVIER 1886)

	Matériel arrivé dans l'Isthme	Matériel en cours de construction ou d'expédition	Matériel non commandé, mais dont la commande a été prévue au budget	TOTAL	
Appareils de Levage					
Cabestans	3	»	»	3	
Chèvres	14	»	»	14	
Crics	641	»	»	641	
Grues à vapeur européennes	45	1	»	46	Appleby .... 4 grues de 2000 k. Bon et Lustrement 1 — 5500 k. 30 à 33. De Ville-Châtel... 6 — 6000 k. de 1 à 6 Appleby.... .... 18 — 3000 k. de 7 à 9. 16 à 30 Bon et Lustrement 10 — 3000 k. 12-13-31 à 38 Caillard .... 2 — 3000 k. 14-15 Gabert .... 4 — 6000 k. 10-11-39-40 Guyenet......... 4 — 1500 k. 41 à 44
Grues à vapeur américaines	2	»	»	2	
Grues à bras	11	»	»	11	
Palans	48	»	»	48	
Ponton-bigue, de 40 T.	1	»	»	1	
Ponton-grue, de 5 T.	1	»	»	1	
Treuils à vapeur	36	»	»	36	
Treuils à main	138	»	»	138	
Vereins français	439	»	»	439	
Vereins américains	40	»	»	40	
Ateliers					
N° 1. Cubilot pour 1,500 à 3,000 de fonte	1	»	»	1	
Forges diverses	12	»	»	12	
Fours divers	6	»	»	6	
Grues diverses	6	»	»	6	
Machines motrices, Locomobiles	2	»	»	2	
Machines, Outils	33	»	»	33	
Marteaux atmosphériques	2	»	»	2	
Pont roulant et son treuil	1	»	»	1	
Presse hydraulique à caler les roues	1	»	»	1	
Ventilateurs	3	»	»	3	
N° 2. Forges diverses	3	»	»	3	
Fours divers	1	»	»	1	
Grue	1	»	»	1	
Machines motrices, Locomobiles	2	»	»	2	
Marteau atmosphérique	1	»	»	1	
Pont roulant et son treuil	1	»	»	1	
Ventilateur	1	»	»	1	
Machines, Outils	18	»	»	18	
N° 3. Forges diverses	6	»	»	6	
Machines, Outils	12	»	»	12	
Machine motrice, Locomobile	1	»	»	1	
Marteau atmosphérique	1	»	»	1	
Pont roulant et son treuil	1	»	»	1	
Ventilateur	1	»	»	1	

	Matériel arrivé dans l'Isthme	Matériel en cours de construction ou d'expédition	Matériel non commandé mais dont la commande a été prévue au budget	TOTAL	
Neuf Ateliers de sections					
Forges diverses	27	»	»	27	
Machines, Outils	155	»	»	155	
Ventilateurs	9	»	»	9	
Éclairage des chantiers					
Lampes à pétrole	6.300	»	»	6.300	
Dragues					
Dragues Marines	3	»	»	3	Nº 3 de Colon, nº 14 à 19, à Panama.
— de 60 chevaux	4	»	»	4	Nºs 1 à 4. Couvreux et Hersent.
— déversoirs de 180 chevaux	14	8	»	22	Nºs 5 à 18 et 20 à 29, Forges et Chantiers et Société Willebrac.
— Américaines	11	»	»	11	7 Slaven, 4 Sireuilh.
Accessoires de Dragues					
Grands Couloirs	4	»	»	4	
Tuyaux en tôle d'acier	6.000	5500	5500	17.000	
Bateaux clapet	16	»	»	16	
— porteurs	26	»	»	26	
Débarquements flottants	4	»	»	4	
Hopper Barges	10	»	»	10	
Margotats et Chalands porte-pompes	103	»	3	106	
Transporteurs					
Transporteurs *Salleron*	16	»	»	16	Nº 1 à 16.
— *Société de Travaux publics*	4	»	»	4	Nº 17 à 20.
Excavateurs					
Excavateurs Européens, série A	7	»	»	7	De Ville-Châtel et Cᵉ, nºs 25 à 40 et 40.
— — A	37	»	»	37	Weyer et Richemond, nºs 1 à 24, 31 à 39, 53 à 56.
— — A. et B	16	»	»	16	Evrard, 1 à 12 de la série B, 49 à 52 de la série A.
— — C	3	»	»	3	Gabert, nºs 1, 2, 3.
— — A	4	»	»	4	Boulot, nºs 45 à 48.
— — A	4	»	»	4	Demange et Satre, nºs 41 à 44.
— — A	»	4	»	4	Le Brun, 57 à 60.
Excavateurs fournis par l'entreprise de la Culebra	»	30	»	30	Total { Européens 105
Excavateurs Américains, Osgood	9	»	»	11	Total { Américains 11 (?)
— — Othis	2	»	»		
Locomobiles					
Locomobiles Weyer et Richemond	64	»	»	64	
— Boulet	8	»	»	8	
— Evrard	25	»	»	25	
Instruments de Nivellement					
Appareils pour mesurer les bases	1	»	»	1	
Boussoles forestières	16	»	»	16	
Equerres d'arpenteur	111	»	»	111	
Goniomètres	25	»	»	25	

	Matériel arrivé dans l'Isthme	Matériel en cours de construction ou d'expédition	Matériel non commandé mais dont la commande a été prévue au budget	TOTAL	
Instruments de Nivellement					
Graphomètres	11	»	»	11	
Niveaux Lenoir	55	»	»	55	
— d'Egault	45	»	»	45	
— à bulle indépendante	21	»	»	21	
— Collimateurs	47	»	»	47	
— d'eau	76	»	»	76	
— Gravet	6	»	»	6	
— Bourdaloue	2	»	»	2	
Tachéomètres	34	»	»	34	
Télémètres	4	»	»	4	
Théodolites	18	1	»	18	
Machines mi-fixes de 80 chevaux					
Système compound à condensation — Claparède	9	»	»	29	
Système compound à condensation — Evrard	8	2	»		
Système compound à condensation — Weyher et Richemont	10	»	»		
Sans condensation... Edvrard	5	»	»	5	
Matériel de Voie					
Rails, kilom. de voie	284	»	»	284	
— américains, kilom. de voie	30	»	»	30	
Boulons d'éclisses	450.250	»	»	450.250	
Cœurs en acier	186	»	»	186	
— matériel américain	10	»	»	10	
Changements de voie	904	»	»	904	
— (3 voies), pour excavateurs	3	»	»	3	
Crampons	1.896.400	»	»	1.896.400	
Eclisses	173.456	»	»	173.456	
Plaques et Ponts tournants	8	6	»	14	
Traverses commandées en Europe	70.000	»	»	70.000	
— — en Amérique	500.000	»	»	500.000	
— pour excavateurs commandées en Europe	25.223	»	»	25.223	
— pour excavateurs commandées en Amérique	134.777	»	»	134.777	
Voie de 0m50					
Rails, longueur en kilom. de voie courbe	42.775	»	»	42.775	
Rails, longueur en kilom. de voie droite	132.550	»	»	132.550	
Aiguilles	2.222	»	»	2.222	
Boulons	48.400	»	»	48.400	
Croisements	2.226	»	»	2.226	
Eclisses	5.600	»	»	5.600	
Plaques tournantes	162	»	»	162	
Matériel roulant					
Locomotives européennes de 27 t. à vide	112	8	»	120	Société Franco-Belge, 1 à 16, 23 à 32, 43 à 52, 91 à 120. Société Marcinelle et Couillet, 17 à 22, 33 à 21, 53 à 26. Société John Cockerill, 63 à 78. Société Saint-Léonard, 79 à 90.
Treuils roulants pour manœuvre de gare	2	»	»	2	
Locomotives américaines	49	»	»	49	Rogers, 30 dont 26 numérotées et 4 sans numéro. Cook, 17 de 41 à 57. Hinckley, 2 sans numéro.

	Matériel arrivé dans l'Isthme	Matériel en cours de construction ou d'expédition	Matériel non commandé mais dont la commande a été prévue au budget	TOTAL	
Matériel roulant (*suite*)					
Wagons de 3^{m3}	2.102	»	»	2.102	Société Internationale série B., 1 à 200, 501 à 600, 976 à 1175. Société Franco-Belge sér. B, 201 à 500 et un mod. sans n° — Ateliers de Malines, série B., 776 à 975. — Française de Matériel, série B, 601 à 775. — Beaume et Marpent, série B, 1176 à 1375. MM. Desouches, David et Ce, série B., 1376 à 1550. Ce Nle de Matériel, 1751 à 1925, série B. Ce Commentry-Fourchambau t, 1926 à 2100, série B. Ateliers de Saint-Denis, un modèle sans numéro.
Wagons de 11^{m3}	2.200	»	»	2.200	Société Franco-Belge, série A, de 1 à 600, 901 à 1400. Soc. Internle, série A, 801 à 850, 1401 à 1800. Soc. des ateliers de St-Denis, série A, 600 à 800. Soc. — de Beaume. — 851 à 900.
Wagons de 4^{m3} Durn Car	340	»	»	340	
— 3^{m3} —	50	»	»	50	
Wagons français pour transport de matériel	419	»	»	419	
— américains pour transport de matériel	1.157	»	»	1.157	
Box cars	»	»	»	150	
Flat cars	»	»	»	200	
Voie de 0^{m}50					
Locomotives système Bourdon	8	»	»	8	
Wagonnets, système Decauville	6.607	»	»		
— divers pour transport de matériel	116	»	»	6.723	
Matériel flottant					
Bateaux à vapeur	4	»	»	4	Nina, Santa-Maria n° 2, Pinta (Santa-Maria n° 1, Coulée).
Embarcations diverses	116	»	»	116	
Matériel américain (canots, chalands)	88	»	»	88	
Remorqueurs	29	»	»	29	Falcon, Game Coke, Elisa, St-John Cockerill, 4 sans numéro. Lobnitz et Ce, 4 de 35 chevaux, 1 à 4, 4 de 100 chevaux, 5 à 8, 4 de 150 chevaux, de 9 à 12, 10 de 50 chevaux, 13 à 22.
Voilier *Reine-des-Anges*	1	»	»	1	
Matériel de Carrières					
Compresseurs	2	»	»	2	
Bennes de chargement	12	8	»	20	
Expédiées d'Europe. Perforatrices Burton	6	»	»		
— — Schramm	8	»	»		
— — Cranston	»	5	5		
Expédiées de New-York. Perforatrices Diamond Drill	4	»	»		
— Perforatrices à percussion	18	»	»	41	
Pompes					
Centrifuges Commandées par courroies pour transport de déblais	51	»	»	51	
— pour épuisem^{ts}	37	»	»	37	

	Matériel arrivé dans l'Isthme	Matériel en cours de construction ou d'expédition	Matériel non commandé mais dont la commande a été prévue au budget	TOTAL
Pompes (*suite*)				
A piston. Commandées par courroies, pour épuisem^ts	12	»	»	12
A piston. Commandées par courroies, pour alimentation de réservoirs	7	»	»	7
Pompes à vapeur à action directe, pour transport de déblais… pour débarquements flottants…	4	»	»	4
Pompes à vapeur à action directe, pour alimentation de réservoirs…	50	»	»	50
Pompes à bras, à incendie…	48	»	»	48
Pompes à bras, pour épuisements…	99	»	»	99
Pompes à bras, pour arrosage, campements, lavage de chaudière et lavage de cale.	160	»	»	160
Réservoirs				
Réservoirs de 2 m³…	40	»	»	40
— 3…	38	»	»	38
— 3.50…	6	»	»	6
— 4…	6	»	»	6
— 6…	98	»	»	98
— 12…	34	»	»	34
— 20…	6	»	»	6
— 62…	4	»	»	4
— 95…	2	»	»	2
— 100…	7	»	»	7
Réservoir de 900 litres pour campement…	30	»	»	30
Chaudières				
Imbert frères de Saint-Chamond…	10	»	»	10
Caillard…	3	»	»	3
Thirion…	12	»	»	12

CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN

RAPPORT

PRÉSENTÉ

PAR M. E. FERRY

A LA CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN

Dans sa séance du 6 avril 1886

Au retour de la mission qui lui avait été confiée, par la Chambre de Commerce, d'accompagner M. F. DE LESSEPS dans son voyage de janvier-mars 1886, à Panama, et d'examiner l'état des travaux du percement du Canal interocéanique.

Messieurs,

La première pensée que doive contenir ce rapport est l'expression de ma gratitude pour l'honneur que vous m'avez fait en me confiant la flatteuse et délicate mission d'accompagner l'illustre M. Ferdinand de Lesseps, dans la visite qu'il vient de faire aux travaux du Canal de Panama.

Je me suis efforcé de voir tout de mon mieux et de recueillir sur tous les points des renseignements de nature à vous intéresser.

Chacun des délégués a, je me hâte de le déclarer, trouvé auprès du personnel de la Compagnie un empressement courtois à lui fournir toutes les informations désirables.

Ces bons rapports n'ont, en aucune façon, altéré notre indépendance et notre impartialité. Nous n'avons point oublié que c'était aux Chambres qui nous avaient délégués, et à elles seules, que nous devions notre mandat. C'est à elles également que nous devons la vérité.

Aussi, est-ce en toute sincérité que j'apporte devant vous le résultat de mes appréciations.

Le travail auquel je me suis livré peut se diviser en partie historique, partie économique et statistique, partie financière et partie technique.

La dernière de ces divisions, qui n'est que l'ensemble des notes prises au fur et à mesure de nos excursions sur le terrain, a été rédigée d'accord avec mes collègues de Marseille, Bordeaux et Saint-Nazaire.

C'est le résumé fidèle de nos pensées mises en commun, et traduites en termes identiques.

§ Ier

Dès le XVIe siecle, plusieurs pionniers de l'œuvre de Panama avaient songé à ouvrir dans l'isthme un canal interocéanique.

Quand Vasco Nunez de Balbao prit, en 1513, possession de l'Océan Pacifique, sa première idée fut de chercher comment on pourrait naviguer d'une mer à l'autre, en utilisant les cours des fleuves du Darien.

Don Angel de Saavedra, en 1520, avait proposé à Charles-Quint de percer l'isthme du Darien.

Dix ans plus tard, Fernand Cortez, maître du Mexique, se proposa de faire creuser un canal maritime à travers l'isthme de Téhuantépec.

Enfin, en 1550, quatre projets étaient dressés par le navigateur portugais Antonio Galvao.

Le XVIIe siècle resta indifférent à la pensée du percement.

Cette idée ne reprit vigueur qu'à la fin du XVIIIe siècle.

En 1780, une première exploration technique, organisée d'après les ordres de Charles III d'Espagne, est dirigée par deux ingénieurs, l'un Français, Martin de la Bastide, l'autre Espagnol, don Manoel Galistro, à travers l'isthme de Panama. Charles III mourut bientôt et l'entreprise fut abandonnée.

Dans le même temps, plusieurs explorations dans l'isthme sont faites, sur l'ordre du vice-roi de la Nouvelle-Espagne, don Antonio de Bucareli, par les officiers du génie Coral et Cramer.

Au commencement du siècle actuel, de Humboldt alla, sur le terrain même, étudier la question.

En 1814, les Cortès firent signifier au vice-roi de la Nouvelle-Espagne d'entreprendre le percement de l'isthme de Téhuantépec; mais la guerre d'indépendance qui détacha le Mexique de l'Espagne laissa à un nouveau gouvernement le soin de poursuivre l'entreprise.

En 1821, le général Orbegoso fit un levé de la ligne.

En 1842, sous la présidence du général Santa Anna, don José de Garay reprit ces études après avoir obtenu la concession du canal.

C'est son fils, don Francisco de Garay, qui est venu plaider, devant le Congrès de 1879, la cause du canal de Téhuantépec.

Il appartenait à un Français, l'ingénieur en chef des mines, Napoléon Garella, de fournir des données exactes sur l'isthme de Panama, en vue de la création d'un chemin de fer et du percement d'un canal. Les deux tracés étaient terminés en 1844. La Compagnie française qui avait défrayé l'exploration se prononça pour le chemin de fer; mais elle apporta des lenteurs dans l'exécution; les événements de 1848 survinrent, et la concession qu'elle avait obtenue du gouvernement local fut périmée; elle fut supplantée par une Compagnie américaine, à laquelle on doit la construction du chemin de fer de Panama.

En 1850, le général du génie américain Barnard, puis Squiers, Trautwine, Jeffer, Childs, Fay, le Français Félix Belly et l'ingénieur américain Crosmann se livrèrent successivement à l'étude du canal.

Cependant, un riche banquier de New-York, M. Kelly, défrayait plusieurs explorations exécutées en 1852 par Trautwine, en 1853 par Lane et Kennich. Le docteur Cullen plaidait la cause du Darien; Patterson avait péri; Strain s'était égaré et avait supporté des fatigues qui l'avaient tué. En 1853, Gisborne est chassé par les indigènes; les hommes de Prevost tombent sous les flèches indiennes. En 1858, le général du génie Michler reprend les études de Trautwine et propose un tracé dans les vallées de Truando et de l'Atrato. En 1870, le gouvernement des Etats-Unis décide de faire dresser la topographie de l'isthme; le commodore Schuffeldt étudie l'isthme de Téhuantépec; les commanders Hatfield et Lull, celui de Nicaragua. Le commander Lull poursuit ses travaux jusque dans l'isthme de Panama. Le Darien et une faible partie du Cauca sont explorés par le commander Selfridge et le lieutenant Collin.

En 1871, se tenait à Anvers la première session du Congrès des Sciences géographiques. Le général américain Heiney préconisait un projet de M. de Gogorza qui, disait-il, avec le concours de l'explorateur français de Lacharme, avait trouvé une route exceptionnelle au Darien entre les cours navigables de la Tuyra, de l'Atrato et de son affluent, le Caquiri. Sur la proposition du général Heine, « le Congrès recommanda le « travail de M. de Gogorza à l'attention des grandes « puissances maritimes et de toutes les Sociétés scientifiques. »

La deuxième session du Congrès, qui fut organisée

par la Société de Géographie au Palais des Tuileries en 1875, vit revenir, pour la seconde fois, la question du canal interocéanique : M. de Gozorga y obtint un nouveau succès. M. de Lesseps y formula l'avis que tous les auteurs de projets avaient commis une grave erreur en ne s'attachant qu'aux canaux à écluses. Le canal américain, disait-il, devait, pour assurer les besoins de la circulation commerciale, être à niveau, comme le Canal de Suez.

Cette idée était nouvelle pour beaucoup de membres. Après une discussion assez longue du vœu à émettre, le Congrès n'alla pas jusqu'à patronner la proposition de M. de Lesseps. Il se borna à formuler la résolution suivante : « Le Congrès exprime le vœu que les gouver-« nements intéressés à l'ouverture d'un canal inter-« océanique en poursuivent les études avec le plus « d'activité possible et s'attachent aux tracés qui pré-« sentent à la navigation les plus grandes facilités d'ac-« cès et de circulation. »

C'était un vœu bien anodin. Mais la Société de géographie commerciale de Paris constituait, le 24 mars 1876, un Comité français pour l'étude d'un canal interocéanique.

M. de Lesseps en fut nommé président; MM. l'amiral La Roncière Le Noury et Meurand, vice-présidents ; neuf membres leur furent adjoints, auxquels vinrent bientôt s'en ajouter six autres.

Le Comité se mit immédiatement à l'œuvre et poursuivit les études entreprises. A peine était-il constitué que le général Türr et M. L.-N.-B. Wyse formèrent une société civile, qui se chargeait de défrayer les explorarations nécessaires. Avant la fin de l'année, une expédition internationale, par le choix de ses membres, opérait sur le terrain, sous la direction de M. Wyse. Ses travaux furent pénibles, mais conduits avec une grande énergie. Trois membres de l'expédition succombèrent aux fatigues de cette laborieuse campagne : MM. Bixio, Brooks et Musso.

MM. Wyse et Armand Reclus reprirent leurs travaux l'année suivante, avec le concours de MM. Verbrugghe, Sosa et de Lacharme. Pendant que M. Reclus achevait la reconnaissance de la voie Tuyra-Acanti, M. Wyse faisait l'exploration de l'isthme de San-Blas. L'expédition se vit ainsi conduite jusqu'à l'isthme de Panama, qui fut également étudié. Dans cette marche de l'Est à l'Ouest, toutes les vallées du versant méridional de la Cordillère furent reconnues, depuis le golfe de San-Miguel jusqu'à la baie de Panama. Dès lors, les lacunes étaient comblées ; il ne restait plus à MM. Wyse et Reclus qu'à mettre en ordre leurs documents et à dresser les tracés de divers projets de canal à niveau qu'ils proposaient d'ouvrir à travers l'ensemble des terrains si vaillamment explorés.

§ II

Le Comité français d'étude pour le Canal interocéanique se trouva enfin en mesure de pouvoir soumettre à un Congrès international un ensemble de données sur lesquelles on pouvait se prononcer en connaissance de cause. On sait avec quel empressement les hommes les plus autorisés de tous les pays ont répondu à cet appel.

C'est le 15 mai 1879 que, sur l'invitation de M. de Lesseps, se réunirent à Paris, sous la présidence d'honneur de M. le vice-amiral La Roncière Le Noury, les membres de ce grand Congrès, qui avaient été convoqués au nombre de 136.

Le Congrès se divisait en cinq commissions :

1° Commission de statistique ;

2° Commission économique et commerciale ;

3° Commission de navigation ;

4° Commission technique ;

5° Commission des voies et moyens pour l'exécution du Canal.

Parmi ces commissions, celle dont les travaux présentent le plus d'intérêt pour la mission qui m'a été confiée, est la première, chargée d'évaluer le trafic probable du canal, ou tonnage qui y passera, et d'apprécier la part qu'y prendront les diverses nations ; le tonnage et la valeur moyenne des marchandises pour chacune des nations.

M. Levasseur, membre de l'Institut, en fut nommé le président et le rapporteur général, et son rapport conclut à un tonnage général de 5,250,000 tonnes, d'une part, et de 2 millions, d'autre part; en tout, 7,250,000 tonnes pour le trafic, en 1889, des régions que le futur canal mettra en communication.

M. Levasseur, dont nous avons lu et étudié le rapport, s'est fait une loi de ne répondre aux questions posées qu'avec les données de la statistique, et, autant que possible, d'après les rapports officiels du commerce extérieur des nations. Il fait néanmoins les réserves les plus complètes au sujet de la valeur absolue des chiffres et des rapports numériques.

Il présente, en premier lieu, l'état du commerce entre les contrées des deux océans, tel qu'il était vers l'année 1875; en second lieu, le tonnage approximatif des navires qui ont servi à ce commerce ; en troisième lieu, l'état probable de ce commerce et de ce tonnage à l'époque où le canal pourra être achevé ; en quatrième lieu, les probabilités d'accroissement de ce commerce après l'ouverture du canal.

I. — COMMERCE DES ÉTATS DU PACIFIQUE AVEC LES ÉTATS DE L'ATLANTIQUE

Les Etats baignés par l'océan Pacifique forment deux grands groupes : celui de l'Ouest, qui comprend, d'une part, la Chine, le Japon et la Malaisie ; d'autre part, les colonies anglaises de l'Australasie et le groupe de l'Est, composé d'Etats de l'Amérique du Sud et de l'Amérique Centrale, et de côtes appartenant aux Etats-Unis ou à l'Angleterre; entre ces deux groupes, quelques îles semées au milieu de l'Océan, comme l'archipel de Tahiti et celui d'Hawaï.

Le marché oriental compte plus de 400 millions d'individus. On évalue à plus de 200 millions de francs les affaires que faisaient l'Europe et l'Amérique avec la Chine dans les premières années du XIXe siècle (importation, 104 millions; exportation, 122 millions, d'après M. Natalis Rondot). Les traités de Nanking (1842), Tien-Tsin (1858), et Pékin (1866) ont, par l'ouverture de nouveaux ports, multiplié les points de contact et contribué au progrès. Le relevé des douanes chinoises dans les ports ouverts accuse un commerce d'un milliard de francs en 1860; il donne 1,121 millions en 1877.

Les Etats-Unis seront immédiatement intéressés à utiliser la voie nouvelle, et il convient d'envisager à part leur trafic, qui était, en 1860, de 110 millions de francs (22 millions de dollars), et en 1876, de 125 millions de francs (24 millions de dollars). Après la guerre de sécession, le commerce avec la Chine est tombé à 60 millions; mais il s'est relevé ensuite à 165 millions (33 millions de dollars) en 1873. En 1878, le commerce avec la Chine a dépassé 200 millions de francs (40 millions de dollars). M. Levasseur en conclut qu'il paraît convenable d'adopter le chiffre de 150 à 160 millions comme représentant la moyenne en 1879, et qu'on peut dire que le commerce entre les deux pays a augmenté environ de 40 0/0 en quinze ans.

Le Japon est dans le même cas que la Chine. Le commerce, dans les ports ouverts aux étrangers, est de 250 à 260 millions. Là, comme en Chine, il faut faire trois parts : celle de l'Asie et de l'Océanie, qui est en

dehors de la question, celle des Etats d'Europe, qui a dépassé, vraisemblablement, 200 millions de francs en 1876, et qui peut être, en partie, intéressée dans la question; celle des Etats-Unis, qui y est directement intéressée. Or, les relevés officiels du Japon portent à 33 millions de francs, pour l'année 1876, l'importance du commerce, que ceux de la douane américaine chiffrent à 83 millions, en nombre rond 80 millions. Les statistiques de France et d'Angleterre présentent des différences non moins considérables avec la statistique japonaise.

Les Indes-Néerlandaises et les Philippines sont au nombre des contrées importantes de l'Orient. Les premières faisaient, en 1877, un commerce d'environ 456 millions, les secondes, un commerce de 179 millions; mais il a lieu surtout avec la métropole, l'Angleterre et les côtes voisines, et il n'intéresse ainsi que pour une partie la navigation interocéanique de l'isthme de Panama. Cependant les Etats-Unis font avec cette région un commerce qui s'est élevé, en 1877-1878, à 22 millions de francs pour les Indes-Néerlandaises, à près de 40 millions pour les Philippines. On peut donc placer 62 millions, d'une part, pour les Etats-Unis, et réserver plus de 500 millions, d'autre part, pour le commerce européen.

Dans les colonies Australasiennes, les Etats-Unis, d'après leur propre statistique, estiment à 35 millions de francs la part qui leur revient en moyenne, depuis 1873, dans un trafic de plus de 2 milliards au total général, mais dont la moitié environ appartient au monde océanique, l'autre moitié au monde européen et américain.

On peut citer sommairement la Nouvelle-Calédonie et Tahiti, dont le commerce figure dans les tableaux français pour 13 et 7 millions de francs environ, indépendamment des autres îles de la Polynésie, dont le commerce représentera un certain tonnage après l'ouverture du Canal.

L'archipel d'Hawaï faisait, en 1876, un commerce dépassant 20 millions de francs; sur ce nombre, plus de 10 millions revenaient aux Etats-Unis. Le commerce de ces îles paraît devoir être porté tout entier au compte de l'isthme américain.

Nous trouvons donc 367 millions de francs qui constituent la part des Etats-Unis dans le trafic des parties de l'Asie et de l'Australasie, baignées par l'Océan Pacifique et le commerce total des îles situées au centre de cet Océan :

Chine	150.000.000
Japon	80.000.000
Malaisie	62.000.000
Australasie	35.000.000
Nouvelle-Calédonie, Tahiti, Hawaï	40.000.000
	367.000.000

Ces 367 millions mesurent à peu près le double courant d'importation ou d'exportation qui, dès 1879, passait ou avait une tendance manifeste à passer par la côte américaine du Pacifique ou par le cap Horn.

L'opinion s'est fait jour que les facilités et l'économie de la navigation dans la région des vents alizés modifieront la forme du navire marchand, comme l'a déjà fait le canal de Suez, et que les futurs bâtiments, ayant beaucoup de voile et une machine qui occupera peu de place et consommera peu de charbon, iront d'Europe en Asie ou en Océanie par l'isthme américain, en faisant ainsi presque tout le tour du monde, vent arrière, surtout quand la mousson sera favorable. C'est une opinion qui a généralement été soutenue par les marins consultés.

On doit conséquemment faire entrer en ligne de compte une partie des 2 milliards du commerce de cette *partie du Pacifique avec l'Europe* (Chine, 550 millions; Japon, 30; Philippines et Indes-Néerlandaises, plus de 400; colonies anglaises d'Australasie, 1,000). M. Levasseur propose d'en prendre 500 millions, plutôt par appréciation que par des raisons probantes.

L'*Océan indien* forme la troisième catégorie commerciale. Là, il n'y a pas à s'occuper de l'Europe, mais seulement des Etats-Unis. En calculant sur la moitié seulement de ce trafic (qui était en 1860 de 110 millions en en 1876 de 170 millions), on peut hardiment enregistrer 60 millions.

Pour la *côte américaine du Pacifique,* tout le trafic du nord de Valparaiso avec le nord de l'Atlantique doit être porté au compte de la clientèle du futur canal.

Le commerce du *Chili* était, en 1860, de 250 millions de francs; en 1876, de 365 millions, et en 1877, de 300 millions. En évaluant à 65 millions la part du commerce avec la République Argentine, l'Uruguay, les Républiques de la côte du Pacifique, le Brésil et San-Francisco, il restera à attribuer au Canal un commerce d'une valeur de 300 millions.

Le commerce de la *Bolivie* peut être chiffré à 50 millions de francs.

Celui du *Pérou* atteint et même dépasse 300 millions; la moitié environ de ce commerce se fait au Callao.

On peut en dire autant de l'*Equateur:* c'est à Guayaquil que se rencontre surtout l'activité commerciale. En 1847, le commerce de ce port se chiffrait par 13 millions de francs; en 1853, 14 millions; en 1873, 55 millions; en 1878, 48 millions; ce dernier affaissement est dû à la crise générale. L'ensemble du commerce de l'Equateur est évalué, pour l'année 1874, à 60 millions de francs.

Celui de la *Colombie,* qui était évalué à 115 millions en 1873, se partage entre les deux Océans; sur ce chiffre, on ne doit attribuer que 11 millions au Canal.

Des *cinq Républiques de l'Amérique centrale*, quatre ont accès sur les deux Océans. Vers l'année 1876, leur commerce s'élevait à 127 millions de francs, dont 100 millions environ appartenaient au commerce interocéanique.

Le *Mexique* possède peu de ports sur le Pacifique. Son commerce, par cet Océan, paraît n'avoir pas dépassé 75 millions de francs en 1873, sur un total de 300 millions.

Les Etats et territoires des Etats-Unis, riverains du Pacifique, sont : la Californie, l'Orégon et le Washington; c'est San-Francisco qui domine toute cette côte et attire à lui tout le grand commerce.

Le port de San-Francisco a fait un commerce de 1,124 millions de francs en 1875, de 200 millions en 1876 et de 1,253 millions en 1877. En 1858, il ne dépassait pas 48 millions. De cette importance, il y a lieu de retrancher les métaux précieux et autres marchandises, pour ne retenir, au profit du Canal, que 300 millions, chiffre qui représente, non pas une donnée certaine, mais une estimation.

La Colombie Britannique est une des clientes de San-Francisco; elle a envoyé aux Etats-Unis 10 millions de francs de produits en 1878 et en a tiré 1 million.

Il ne reste plus que des marchés de peu d'importance, tels que celui de l'Alaska, et les Baleiniers du Maine et du Massachussetts, qui ont été au nombre de 17 (4,300 tonneaux) dans la campagne de 1877-1878.

Si nous faisons le total du trafic de la côte américaine du Pacifique, au point de vue où elle a été étu-

diée, nous trouvons 1,206 millions de francs, à savoir :

Chili	300.000.000 de francs.
Bolivie	50.000.000
Pérou	300.000.000
Equateur	60.000.000
Colombie	11.000.000
Amérique centrale	100.000.000
Mexique	75.000.000
Etats-Unis	300.000.000
Colombie britannique	10.000.000
	1.206.000.000 de francs.

Si l'on y ajoute : 1° les 367 millions du commerce des Etats-Unis avec la côte occidentale de l'Océan Pacifique et celui des îles de la Polynésie ; 2° les 60 millions du commerce des Etats-Unis dans l'Océan Indien, on a un total de 1,633 millions.

Pour éviter toute erreur d'évaluation exagérée, il convient de fixer à 1,300 *millions de francs* seulement la valeur des marchandises transportées, soit par terre, à travers l'Amérique, soit par mer, au sud de l'Amérique, qui passaient ou pouvaient passer, en 1876, d'un Océan à l'autre.

Il faut enregistrer, d'autre part, 500 millions supposés devoir être la partie du commerce entre l'Europe et l'Orient, qui aurait probablement avantage à prendre la route du Canal.

En réunissant les deux nombres, on obtient :

1.300 millions de francs.
500 —

1.800 millions de francs.

C'est là le premier point qui devait être établi.

II. — Tonnage du commerce du Pacifique avec l'Atlantique

Pour préparer la solution du problème posé, ce sont des volumes et non des valeurs qu'il faut avoir. Il faut déterminer le nombre probable de tonnes sur lesquelles sera perçu le péage.

Les Etats du Pacifique enregistrent de la façon suivante le mouvement de leur navigation pour 1876, entrées et sorties réunies :

	Navires.	Tonnage.
Chili	10.744	7.200.000
Pérou	18.402	10.700.000
Equateur (Guayaquil)	382	300.000
etc., etc.		

Il n'en faudrait rien conclure, parce que ces navires figurent comme entrés et comme sortis, ce qui est un double emploi, qui peut devenir décuple, s'il a fait des escales dans cinq ports.

Il faut donc chercher quelques autres termes de comparaison. Le commerce général par mer, en France a été de 9,455 millions en 1876; l'entrée et la sortie des bâtiments chargés naviguant sous tout pavillon ont donné un total de 14,133,505 tonnes : rapport 670 fr. par tonne. En 1860, les nombres étaient 5,804 millions de francs, et 6,856,000 tonnes : rapport 852. La moyenne des 15 dernières années (1863-1877) donne, en nombre rond, le rapport de 750 (en calculant sur 123 milliards 1/2 de francs et sur 164 millions de tonneaux). Mais, pour se rendre compte du mouvement général d'une grande navigation, il semble préférable de calculer non seulement d'après les navires chargés, mais d'après le mouvement total des navires chargés et sur lest : ce qui donne naturellement un rapport moindre, soit pour les 15 années 1863-1877, 617 fr. par tonne (en calculant sur 123 milliards 1/2 de francs et sur 205 millions de tonneaux).

Ce calcul, appliqué à l'Angleterre, pour cette même période et pour le total de la navigation, navires sur lest, donne seulement une moyenne de 375 fr. par tonne (en calculant sur un tonnage total de 25.100,000 tonnes, dont 21,000,000 de tonnes pour navires chargés.)

Si l'on compare le commerce total de 1875 aux Etats-Unis, (5,795 millions de francs, y compris les métaux précieux, au tonnage des navires chargés, (20,300,000 tonnes), on trouve, en nombre rond, un rapport de 286 fr.; au tonnage total, navires chargés et navires sur lest, 23,400,000 tonnes, un rapport de 246 fr. Le commerce de 1876 (5,750 millions de francs) donne les rapports de 274 fr. et de 230 fr., en calculant sur 826 millions de livres sterling et sur 574 millions de tonnes. L'ensemble des 16 dernières années (1863-1878), calculé d'après le *Statistical abstract* des Etats-Unis, fournit un rapport quelque peu supérieur, à savoir 348 fr. par tonne.

Au lieu de prendre une moyenne unique, que rendrait difficile la diversité de la nature des produits transportés, on a fait une catégorie spéciale de certains articles encombrants dont le tonnage est connu, à savoir 360,000 tonnes de froment et farine de Californie, 400,000 tonnes de guano, 300,000 tonnes de salpêtre, en tout plus d'un million de tonnes qui ne valent en moyenne que 200 fr. la tonne, et qui ensemble, constitueraient pus d'un million de tonnes et une valeur de 200 millions de francs, à retrancher des 1.300 millions de trafic.

Pour la transformation des 1,100 autres millions, en tenant compte de la valeur des cafés, cacaos, indigos, laines, peaux, quinquina, minerais de cuivre, graisses, etc., on a considéré qu'on pourrait adopter, comme terme moyen, le chiffre de l'Angleterre, à savoir 375 fr. la tonne. On s'est servi de ce chiffre comme diviseur des 1,100 millions.

Le choix de cette moyenne, qui comprend les navires sur lest, ainsi que les navires chargés, a paru plus simple que le procédé qui consistait à calculer, d'après une moyenne supérieure, et à ajouter ensuite au nombre trouvé un nombre hypothétique pour le tonnage des navires allant à vide d'Europe en Amérique chercher un chargement de guano ou de salpêtre.

M. Levasseur est arrivé ainsi au résultat suivant :

1°	1.000.000	de tonnes résultant de l'estimation directe du tonnage en certaines marchandises ;
2°	2.935.000	tonnes résultant de la division de 1.100 millions par 375 ;
3°	1.333.000	tonnes résultant de la division de 500 millions par 375 ;
	5.268.000	tonnes, ou 5 millions 1/4, de nombre rond.

Ce résultat, très hypothétique, s'est trouvé confirmé par le tableau général du commerce de la France et diverses autres statistiques, desquelles ressort le tableau suivant :

2.000.000	de tonnes pour les Etats-Unis.
1.050.000	pour l'Angleterre.
356.000	pour la France.
356.000	pour les autres Etats.
3.762.000	tonnes.

Ce total est inférieur aux 3.935.000 tonnes (1,000,000 + 2,935,000) obtenues par l'autre procédé, et semble indi-

quer qu'il eût mieux valu se contenter d'appliquer, sans distinction, aux 1,300 millions le diviseur 375; le quotient eût été de 3,733,000 tonnes, c'est-à-dire à peu près égal à celui auquel conduit l'autre procédé.

Cependant, par excès de prudence, le chiffre des évaluations est réduit à 3,500,000 tonnes, auxquelles on ajoute les 1,333,000 tonnes résultant de la division de 500 millions de francs par 375 et formant la part probable du commerce entre l'Europe et l'Orient.

Le total général en tonnes sera donc :

3.500.000
1.333.000

4.833.000 tonnes, exprimées par le nombre rond de 4.830.000 tonnes.

Si l'on considère que la région des Etats-Unis située sur le Pacifique est portée, dans le rapport de M. Eli Lazard, membre de la chambre de commerce de San Francisco, comme exportant 1 million de tonnes par le Cap Horn et que le chemin de fer Central-Pacific, qui trouve, il est vrai, de nombreux éléments de trafic le long de sa route, transporte 1,095,000 tonnes, on reste convaincu que les appréciations qui précèdent sont très modérées dans leur ensemble.

III. — LE COMMERCE DE L'ATLANTIQUE ET DU PACIFIQUE EN 1889.

Le commerce de l'année 1876, ressortant par 1,537 millions, a été réduit à l'évaluation de 1,300 millions.

En 1860, ce commerce était de 800 millions environ. L'accroissement serait donc d'un peu moins de 100 0|0 en quinze ans, et la progression annuelle d'un peu moins de 60 0|0; celle du commerce français, dans la même période, n'a pas atteint tout à fait 70 0|0.

On peut croire que, dans le délai de dix ans qui s'écoulera jusqu'à l'ouverture du canal (1889), l'augmentation du commerce ne sera pas inférieure à 60 0/0. Mais, en ne prenant qu'un taux moyen de 50 0|0, on arrive, pour l'année 1889, aux chiffres suivants :

D'une part, 2,080 millions de francs, soit 5.250.000 tonnes
D'autre part, 800 — — soit 1.999.000

7.249.000 tonnes

Suivant les calculs de M. Levasseur, adoptés par la première Commission, ces nombres représenteraient, en 1889 :

En premier lieu, l'ensemble du commerce des Etats-Unis avec l'Asie orientale et l'Océanie;

En second lieu, la moitié du commerce des Etats-Unis avec l'Océan indien;

En troisième lieu, le commerce des îles de la Polynésie et celui des Etats de la côte américaine du Pacifique avec les Etats baignés par l'Océan atlantique septentrional;

En quatrième lieu, le cabotage des Etats-Unis, d'un Océan à l'autre;

En cinquième lieu, la moitié du trafic de l'Europe avec l'Asie Orientale et l'Océanie.

Il constitue, sinon la clientèle nécessairement dévolue au canal dès le premier jour, au moins le fonds d'alimentation de son transit.

Tous les chiffres adoptés sont des chiffres réduits, et il n'a pas été tenu compte, dans les calculs, du nombre de passagers qui transiteront par le canal.

IV. — INDUCTION A TIRER DU TRAFIC DU CANAL DE SUEZ.

Le tonnage de l'Angleterre avec les pays dont le canal de Suez est la route, s'est élevé de 2,292,000 tonnes en 1860, à 4,641,000 en 1877; celui de la France, de 270,000 à 398,000 et celui des Pays-Bas, de 316,000 à 414,000. La crise a pesé sur ce trafic comme sur le mouvement commercial du reste du monde. Cependant le progrès a été d'environ 90 0/0 pour les trois pays, et même de plus de 100 0/0 pour l'Angleterre. Le canal en a largement et légitimement profité; il donnait passage à 1,142,000 tonneaux en 1871, à 3,428,000 en 1877. Le progrès est de près de 300 0|0.

V. — VOIES QUI POURRONT FAIRE CONCURRENCE AU CANAL.

Le canal de Suez unit l'Europe à l'Asie méridionale et orientale et à l'Australie, 330 millions d'hommes d'un côté, à plus de 700 millions de l'autre. Il n'a, pour ainsi dire, pas de rival.

Le canal intérocéanique, lui, aura des concurrents; mais il aura, sur la plupart d'entre eux, de tels avantages qu'il doit remporter la victoire, s'il est bien administré.

Voici dans quelles mesures il raccourcira les distances :

Indications des Ports.	Distance par le cap Horn.	Distance par l'isthme	Abréviation de la distance.
	Lieues marines de 25 au degré		
De Londres ou Liverpool à San-Francisco	6.800	3 300	3.500
Du Havre à San-Francisco.	6 500	3.200	3.300
De Bordeaux ou du Havre à Valparaiso..............	4.400	3.000	1.400
De Londres aux Iles Sandwich..................	6.000	3.200	2.800
De New-York			
A Valparaiso.............	4.300	1.600	2.700
Au Callao................	4.500	1.200	3.300
A Guayaquil..............	4.800	950	3.850
A San-Diégo..............	6.200	1.500	4.700
A San-Francisco..........	6.400	1.700	4.700
A Van Couver............	6.700	1.900	4.800

Mais la navigation entre les deux côtes des Etats-Unis devra compter avec la concurrence du Central-Pacific, avec celle des chemins de fer du Sud et des chemins canadiens. Dans le Centre, le chemin de fer de Panama, quoique réduit à un rôle tout secondaire, subsistera. Dans le Sud, l'Amazone emportera probablement vers l'Est les matières premières que fournit le versant oriental de la Cordillière. Entre le Chili et Buenos-Ayres, le chemin de fer des Andes enlèvera peut-être une partie de la clientèle chilienne; mais, par compensation, les chemins de fer qui, de la côte du Pacifique, s'élèveront sur les plateaux du Pérou et de la Bolivie, ou qui franchiront la chaîne côtière de la Colombie, lui amèneront du fret.

A l'Ouest du Pacifique, le canal de Suez conservera sans doute le monopole des transports d'Orient en Europe; il n'abandonnera complètement à son frère cadet que la portion afférente aux Etats-Unis.

Les voyages d'Europe en Orient auront deux tracés : l'un par Suez, où les uns continueront à être attirés par l'avantage de dépôts de charbon suffisamment rapprochés et par la moindre distance; l'autre, par l'isthme américain que les vents alizés rendront plus économique et quelquefois même d'une moindre durée.

L'Australasie pourra organiser des services de voiliers ou de navires mixtes, venant d'Europe, qui, profitant des vents dans les deux sens, aborderont le Pacifique par le canal et en sortiront par le cap Horn. C'est là une question qui avait été posée et qu'il appartenait à la

commission de navigation de trancher. Elle l'a résolue par l'affirmative.

VI. — RESSOURCES COMMERCIALES QUE LE CANAL POURRA DÉVELOPPER

Le canal de Suez a ranimé Aden et a fait prospérer Bombay, qui est devenu une place de commerce plus importante que Calcutta même.

Le canal interocéanique produira des effets analogues : il ouvrira une voie nouvelle dans un monde relativement nouveau. L'Australasie deviendra un centre, au lieu d'être reléguée à une extrémité. L'Australie, Sydney et Melbourne grandiront encore plus rapidement qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici. La Nouvelle-Galles du sud, avec sa houille, les îles Fidji, les îles Samoa et Tonga, Tahiti, les îles Marquises, les Galapagos sont autant de points qui peuvent trouver la même fortune que Pointe-de-Galles. Chang-Haï et To-Kio y trouveront leur profit, ainsi que les îles Hawaï, auxquelles les Etats-Unis et l'Angleterre pourront alors apporter la houille en abondance.

San-Francisco, qui est déjà le port principal de l'Océan Pacifique, profitera probablement plus que tous les autres du jour ouvert sur l'Atlantique.

Les pêcheries du Nord y retrouveront peut-être une activité qui s'alanguit, et la côte russe de l'Asie en profitera, comme la côte américaine.

L'Amérique centrale et méridionale sera sollicitée à développer ses richesses agricoles. Le Pérou et les Etats voisin trouveront pour l'exploitation de leurs richesses forestières et pour l'enlèvement du guano et du nitrate de soude, des facilités que l'état actuel des choses ne leur donne pas.

Les côtes de l'Atlantique auront aussi leur part. Les Antilles seront les premières sur la route ; Cuba, la plus riche d'entre elles, la Havane particulièrement, Saint-Thomas, la Martinique, l'île d'Haïti, Curaçao, à cause de sa position sous le vent et de la salubrité de son climat, bénéficieront de cette nouvelle route.

Le Brésil, la Nouvelle-Orléans auront le plus grand intérêt au percement de l'isthme. La vallée du Mississipi recevra ainsi directement les produits des Andes.

L'auteur du rapport présente ces résultats comme une simple approximation, basée sur les probabilités, et il résume ainsi son travail :

En 1889, 5 millions 1/4 de tonnes, au moins, représenteront vraisemblablement le mouvement commercial des deux Océans, et 2 millions de tonnes environ représenteront la fraction du mouvement commercial entre l'Orient et l'Europe qui semble pouvoir être détournée de la voie suivie aujourd'hui pour prendre celle de l'isthme américain; en tout 7 millions 1/4 de tonnes.

Ces chiffres ne signifient pas que 7,250,000 tonnes prendront nécessairement la route du canal l'année de son ouverture, ni même les années suivantes. Il y a une différence, au point de vue des probabilités, entre un courant qui existe et un courant qu'on estime devoir se former. Or, il a été compté 2 millions pour un courant de cette seconde espèce; c'est en bloc un nombre brut qui est donné ; ce sera au canal à se faire sa part, et la commission n'a eu qu'à lui montrer le double réservoir dans lequel il aura à puiser pour s'alimenter, au jour de sa naissance.

Loin de chercher à enfler ses espérances, la commission a réduit plusieurs fois ses estimations et n'a jamais cherché à les exagérer, si bien que ses nombres pourraient être regardés comme inférieurs d'un tiers au tonnage brut des bateaux à vapeur, d'un vingtième au tonnage brut des voiliers, d'un peu moins d'un tiers et d'un vingtième au *gross tonnage*, puisqu'il a été tablé sur les tonnes, telles que les enregistre la statistique douanière en France, en Angleterre et aux Etats-Unis. Cette considération n'est pas indifférente pour le revenu d'un canal.

Ce n'est pas le dernier mot du problème, mais c'est une recherche consciencieuse faite sans préjugé.

§ III.

Pendant que la première commission du Congrès se livrait à l'étude des questions commerciales et économiques, la quatrième commission examinait les tracés différents soutenus par leurs auteurs.

Voici le tableau comparatif de ces tracés :

AUTEURS	Longueur kilométrique	Nombre des écluses	Longueur des tunnels	Dépenses totales	Durée du passage
			kilomèt.	mill.	jours
Schufett et Fuertès, Téhuantepec	240	120		?	12
Lull et Menocal, Blanchet :					4 1/2
Nicaragua : Menocal	292	17	»	900	
— Blanchet	292	17		»	4 1/2
Wyse et Reclus :					
Panama : niveau	73	1 de marée	6	1.200	2
— à écluses	73	13	»	700	2
Lull et Menocal : à écluses	73	25	»	1 000	2 1/2
Kelley, Wyse et Reclus :	53	1 de marée	16	1.400	1
San Blas. — Niveau.	53	»		1.400	1
Selfridge. — Atrato-Napipi	2.0	3	14 4	1.130	3

Après de longues et laborieuses séances et d'intéressantes discussions, la quatrième commission, par l'organe de son rapporteur, M. VoisinBey, conclut en ces termes :

La commission technique, se plaçant au point de vue pour lequel elle a été instituée, est d'avis que le canal interocéanique devra être dirigé du golfe de Limon à la baie de Panama, et elle recommande spécialement l'établissement d'un canal maritime, à niveau, dans cette direction.

C'est la résolution qui fut plus tard adoptée par le Congrès réuni en assemblée générale; mais avant d'arriver à cette séance, voyons un peu ce que pensait la troisième commission, chargée de l'étude des voies et moyens.

Elle considère que deux éléments de trafic qui font défaut au canal de Suez, viendront demander à celui de Panama, d'une part, la navigation à voiles, et d'autre part le cabotage entre divers pays d'Amérique qui vont trouver là un moyen de communication prompt et économique, dont l'usage créera notamment un courant immense de relations entre les manufactures du Nord des Etats-Unis et les populations non industrielles du littoral du Pacifique.

La commission, prenant pour base d'évaluation un tonnage de six millions de tonnes, le calcule à raison de 15 fr. par tonne, et fait ressortir à 90 millions le chiffre annuel des recettes.

Etant donnée cette recette brute, il y a lieu de rechercher :

1° Si elle couvrirait les frais;

2° Si elle assurerait un bénéfice

3° Si elle ouvrirait la faculté d'un abaissement du tarif dans l'intérêt général du commerce.

Ici, la Commission a dressé ses calculs sur une dépense de 600 millions. Il est sans intérêt d'en faire cor-

naître le résultat, puisqu'il est, dès maintenant, avéré que cette somme sera loin d'être suffisante.

Néanmoins voici, à titre de document, en quels termes le rapporteur, M. Chanel, formulait les conclusions de la commission :

1re Conclusion. — Même dans le cas où, échappant à la loi de la progression constante des transactions de peuple à peuple, les éléments du transit ne dépasseraient point les quantités constatées, l'entreprise du Canal interocéanique paraît assurée d'un revenu brut laissant un excédant de la recette sur la dépense ;

2e Conclusion. — Le droit de passage que peut normalement supporter le commerce dans l'intérêt de son développement, ne devrait point excéder le taux de 15 francs par tonne, et ce droit pourrait être réduit au fur et à mesure de l'accroissement du transit.

Enfin, la commission, s'associant à la généreuse opinion exprimée par M. l'amiral américain Daniel Ammen, que tous les peuples du monde ont intérêt à voir le Canal terminé, et qu'il est du devoir de tous d'en garantir la neutralité, émet l'avis que la déclaration de la neutralité absolue du Canal interocéanique assurant son libre accès à tous, nonobstant état de guerre, soit l'objet d'un vœu formulé par le congrès international.

Il ne nous reste plus, pour avoir analysé à grands traits les travaux du congrès de 1879, qu'à résumer la séance générale de clôture qui fut tenue à Paris, le 29 mai, sous la présidence de M. F. de Lesseps.

Ce fut alors M. Henry Bionne qui eut l'honneur de présenter le résumé des travaux de toutes les sections, préparé par le bureau du congrès.

Il fit ressortir, à raison de 15 francs par tonne, sur une moyenne de 7 millions de tonnes, un revenu annuel de 105 millions, et proposa à l'Assemblée générale d'émettre, en parfaite connaissance de cause, la conclusion suivante :

« Le congrès estime que le percement d'un canal in-
« terocéanique à niveau constant, si désirable dans l'in-
« térêt du commerce et de la navigation, est pos-
« sible, et que ce canal maritime, pour répondre aux
« facilités indispensables d'accès et d'utilisation que
« doit offrir avant tout un passage de ce genre, devra
« être dirigé du golfe de Limon à la baie de Panama. »

98 Membres étaient présents au moment du vote :

12 s'abstinrent ;

8 se prononcèrent contre,

Et 78 adoptèrent la résolution présentée.

M. de Lesseps prit alors la parole pour dire qu'il avait passé par bien des perplexités pendant le temps qu'avait duré le Congrès.

« Je ne pensais pas, il y a quinze jours, ajouta-t-il,
« que je serais obligé de me mettre à la tête d'une
« entreprise nouvelle ; mes meilleurs amis ont voulu
« m'en dissuader, me disant qu'après Suez, je devais
« me reposer. Eh bien ! si l'on demande à un général
« qui a gagné une première bataille s'il veut en gagner
« une seconde, il ne peut pas refuser. »

Cette déclaration fut accueillie par des applaudissements enthousiastes et unanimes.

Dans un langage élevé et patriotique, M. l'amiral de la Roncière le Noury clôture les travaux de cette illustre assemblée en souhaitant à M. de Lesseps de vivre assez longtemps pour voir se terminer une œuvre à laquelle son nom restera désormais attaché et continuer ainsi la mission qui a fait de lui un citoyen du monde entier.

§ IV.

A la clôture du Congrès international d'études, se termine ce qu'on pourrait appeler la seconde phase préparatoire de l'entreprise. La troisième, celle de l'exécution, ne devait pas tarder à lui succéder. Après avoir traité avec la Société concessionnaire du projet du Canal de Panama, et négocié le rachat du chemin de fer (opération excellente, pour le dire en passant, car elle ne rapportait pas moins de 7 0/0), après avoir fait un premier appel infructueux aux capitaux (août 1879), M. de Lesseps réussissait, en décembre 1880, à constituer un capital actions de 300 millions, réparti entre 102,116 souscripteurs, et, le 3 mars 1881, l'assemblée générale des actionnaires ratifiait la constitution de la Compagnie universelle du Canal interocéanique. Le premier quart du capital était versé immédiatement ; le deuxième était appelé le 1er janvier 1882 et le troisième vient de l'être en février 1886.

Trois séries de 250,000 obligations de 500 fr. à 5 0/0 — 600,000 à 3 0/0 et 387,387 à 4 0/0 ont été ensuite émises et ont produit 409 millions. Elles constituent avec les versements du capital actions, un ensemble de ressources réalisées de 634 millions et de 709 millions lorsque le dernier quart du capital actions aura été appelé. Le chemin de fer de Colon à Panama ayant coûté environ 100 millions, il resterait donc à demander au public 600 millions pour compléter l'exécution du Canal dans les limites de l'évaluation du Congrès international d'études.

Tel est l'historique abrégé de la situation financière de cette colossale entreprise. Maintenant, il s'agit de savoir dans quel état d'avancement se trouvent les travaux, et quelles difficultés restent à vaincre ; c'est ce que nous allons examiner.

Suit le Rapport collectif des Délégués des Chambres de Commerce de Marseille, Rouen, Bordeaux et Saint-Nazaire. (Voir pages 2 à 15.)

La pensée d'unir l'Atlantique au Pacifique par le percement de l'isthme de Panama avait séduit, plus d'une fois déjà de grands et larges esprits.

Mais cette entreprise gigantesque avait, jusqu'ici, effrayé tous ceux qui l'avaient étudiée.

Il fallait, pour la réaliser, un homme d'une foi indomptable, courageux jusqu'à la témérité.

Cet homme, le succès du Canal de Suez l'avait désigné au monde de la science et de la civilisation, et ce sera pour la France un éternel honneur que ce soit un de ses enfants.

M. Ferdinand de Lesseps a tenu à attacher son nom à ce nouveau bienfait, qui ne sera pas la moindre gloire du XIXe siècle.

Il l'a fait en homme de cœur et de dévouement, et l'œuvre universelle à laquelle il consacre sa vaillante énergie mérite les encouragements et l'appui de tout ce qui porte le nom français.

Aussi est-ce avec confiance que, nous qui avons vu ce qui a été fait jusqu'à ce jour, nous attendons d'un avenir prochain le couronnement de la gloire de celui qu'on a justement appelé le grand Français.

Rouen, 6 avril 1886.

EMILE FERRY.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BORDEAUX

Le président de la Chambre de commerce de Bordeaux, à M. Ferdinand de Lesseps, président-directeur de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama.

PARIS.

Bordeaux, le 21 mai 1886.

Monsieur le Président-Directeur,

La Chambre de commerce de Bordeaux, après le retour de M. Bichon, qui a eu l'honneur de vous accompagner à Panama, a décidé de faire faire une impression spéciale du Rapport et des appréciations de son délégué; j'ai l'honneur de vous adresser quelques exemplaires de cette brochure qui se termine par le vœu suivant, que la Chambre de commerce, dans une de ses dernières séances, a émis à l'unanimité :

La Chambre de commerce de Bordeaux,

Vu le Rapport de son délégué, M. Fernand Bichon, constatant l'impulsion donnée aux travaux du Canal de Panama,

Considérant l'importance que l'ouverture du Canal représente pour le commerce maritime,

Exprime à l'unanimité le vœu que le gouvernement en facilite de tout son pouvoir l'achèvement.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

HUBERT PROM.

Extrait de la Séance du 6 janvier 1886.

Nomination d'un Délégué.

M. le Président rappelle qu'à la dernière séance il a entretenu officieusement la Chambre du désir exprimé par la Compagnie du Canal interocéanique de faire visiter les travaux du canal de Panama par un délégué de la Chambre de Commerce.

La Chambre s'est montrée disposée à accueillir cette ouverture; elle a considéré qu'au point de vue des intérêts généraux du Commerce et des avantages que le port de Bordeaux était destiné à retirer de l'exécution de cette œuvre, elle ne pouvait refuser de donner ce témoignage de l'importance qu'elle attache à l'achèvement du Canal . . . .

Aucun des Membres de la Chambre ne pouvant se déplacer dans ce moment et accepter cette délégation, la Chambre estime qu'elle ne saurait faire un meilleur choix qu'en désignant pour cette mission M. Fernand Bichon, ingénieur maritime.

Il a été répondu à M. Ferdinand de Lesseps :

9 janvier 1886. — Monsieur le Directeur, vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 4 de ce mois, pour m'informer que vous devez vous embarquer à Southampton le 28 janvier à bord d'un paquebot de la *Royal Mail Steam Packet Cy,* pour aller inaugurer à Panama la période d'exécution finale du Canal maritime.

Vous me demandez, Monsieur le Directeur, comme vous l'avez fait à diverses autres Chambres, de proposer à la Chambre de Commerce de Bordeaux de nommer un délégué qui vous accompagnerait dans votre voyage et visiterait les travaux.

La Chambre de Commerce de Bordeaux s'empresse de vous remercier de l'offre que vous voulez bien lui adresser; elle a considéré qu'au point de vue des intérêts généraux du commerce et des avantages que le port de Bordeaux est destiné à retirer de l'exécution du Canal interocéanique, elle devait, par cette délégation, donner ce témoignage de l'importance qu'elle attache à l'œuvre entreprise par la Compagnie Universelle.

Veuillez me permettre d'ajouter qu'en envoyant un délégué visiter les travaux en cours d'exécution, la Chambre de Commerce de Bordeaux, qui n'a pas à envisager les considérations financières, a entendu se placer dans la question uniquement au point de vue maritime et commercial.

Aucun des Membres de la Chambre ne pouvant, à notre grand regret, se déplacer dans ce moment et accepter cette délégation, la Chambre a désigné pour cette mission M. Fernand Bichon, ingénieur maritime, fils d'un de nos honorables collègues; il prend ses dispositions pour se trouver à la date indiquée à Southampton, et sera très honoré de vous accompagner dans cet intéressant voyage.

La Chambre de Commerce de Bordeaux demandera à son délégué de lui faire, à son retour, un rapport sur la situation des travaux et les faits qu'il aura constatés.

Extrait de la Séance du 14 avril 1886

Dépôt du rapport collectif des Délégués des Chambres de Commerce françaises.

M. Fernand Bichon, délégué pour accompagner M. Ferdinand de Lesseps dans le voyage qu'il vient de faire à l'Isthme de Panama, est introduit. Après avoir remercié de nouveau la Chambre du témoignage de confiance dont il a été honoré, M. Bichon dépose le Rapport rédigé collectivement par les Délégués de diverses Chambres de Commerce.

Après s'être entretenu avec MM. les Membres de la Chambre des diverses constatations qu'il a pu faire au cours de cette visite et avoir répondu aux demandes de renseignements qui lui ont été adressées, M. Fernand Bichon se retire.

Il est décidé que le Rapport des Délégués sera successivement communiqué aux divers Membres de la Chambre, et qu'il sera statué dans une séance prochaine sur la suite à y donner.

Extrait de la Séance du 28 avril 1886.

AVIS MOTIVÉ DU DÉLÉGUÉ BORDELAIS

LETTRE DE M. FERNAND BICHON.

19 avril 1886.

Monsieur le Président,

Messieurs les Membres de la Chambre de Commerce,

Il y a trois mois, sur l'invitation de M. Ferdinand de Lesseps, vous avez décidé la nomination d'un délégué chargé d'aller visiter les travaux du canal interocéanique et de constater leur degré d'avancement, et vous avez bien voulu me confier cette délégation.

J'ai l'honneur aujourd'hui de vous rendre compte de ma mission.

Dans cette excursion où l'Allemagne, l'Angleterre, les Etats-Unis d'Amérique et l'Italie étaient représentés, la France avait envoyé quatre délégués désignés par les Chambres de Commerce de Marseille, Rouen, Saint-Nazaire et Bordeaux. J'ai été très heureux de me trouver au milieu d'une société d'hommes éminents, et je vous remercie tout particulièrement de m'en avoir fourni l'occasion.

Notre voyage n'a pas été une simple promenade de touriste : loin de là, tous nous avons compris l'importance du mandat que nous avions à remplir. Aussi, quelque rapide qu'ait été notre visite, quelque bref qu'ait été notre séjour dans l'isthme de Panama, nous n'avons négligé aucune information ; nous avons tout vu de nos yeux, tout apprécié par nous-mêmes ; nous n'avons laissé aucun champ d'exploitation sans nous rendre compte de l'immensité de l'œuvre à accomplir, sans étudier si les moyens d'exécution étaient proportionnés aux difficultés à vaincre.

Pour nous faciliter dans l'accomplissement de notre tâche, tous les moyens de locomotion nous ont été fournis ; toutes les indications nous ont été données ; tous les éléments de contrôle ont été mis à notre disposition avec une libéralité et un empressement auxquels nous devons rendre hommage. Grâce à ce concours de circonstances, nous avons pu tout voir en peu de temps et *complètement.*

A notre retour en France, un rapport a été arrêté entre les quatre délégués français. Ce document est le résultat des notes prises par chacun de nous : la parfaite concordance de ces notes nous a déterminés à faire un travail commun que, pour ce motif, j'ai signé comme mes collègues de Marseille, de Rouen et de Saint-Nazaire.

Vous connaissez ce rapport : il est divisé en plusieurs parties dont la principale traite du Canal proprement dit en le suivant pas à pas dans tout son parcours, et en indiquant à chaque étape la nature du sol, les difficultés à vaincre, les engins de toute nature et le degré d'avancement du travail.

Je n'entrerai pas dans l'examen détaillé de ce document dont la lecture a pu vous convaincre qu'il ne contient que des faits : c'est le récit fidèle de ce que nous avons vu, récit qui laisse à chacun le soin de déduire les conséquences qui en découlent. Il ne pouvait en être autrement ; chacun de nous devait garder son entière liberté d'appréciation.

Mais ces conclusions, que nous n'avions pas à formuler collectivement, vous avez le droit, Messieurs, de les attendre de votre mandataire ; je ne me considérerais pas comme ayant accompli ma mission si je ne vous donnais mon humble avis sur l'importante question en vue de laquelle vous m'avez délégué.

Dans la lettre que M. Ferdinand de Lesseps vous adressait le 4 janvier dernier, pour vous demander la nomination d'un délégué et dont vous avez bien voulu me donner communication, je relève la phrase suivante : « Il importe au plus haut degré qu'il n'existe plus de « doute sur l'achèvement du Canal maritime de Pana- « ma, afin qu'au moment de son inauguration, arma- « teurs et négociants soient prêts à l'utiliser et qu'il « n'arrive pas, comme cela est arrivé à la veille de « l'inauguration du Canal de Suez, que le *fait accom-* « *pli* surprenne la marine universelle appelée à passer « le bosphore interocéanique. »

Cette phrase ne vous semble-t-elle pas, Messieurs, parfaitement résumer la mission que vous-mêmes m'avez donnée ? Voir les travaux avec un soin scrupuleux, et de cette visite déduire une opinion sérieuse sur l'époque probable où le Canal pourra être livré à la navigation, n'est-ce pas là ce que vous m'avez demandé ?

De là, deux questions semblent se poser :

1° Les travaux du Canal de Panama sont-ils entrés dans la période d'exécution ?

2° Peut-on prévoir l'époque où le commerce maritime pourra jouir des avantages que ce canal interocéanique paraît appelé à lui procurer ?

Je ne me dissimule pas que, pour formuler un avis sur des questions aussi importantes, il faudrait une parole plus autorisée que la mienne ; mais ici, la parole appartient aux faits, aux faits qui parlent avec une éloquence irrésistible. J'ai d'ailleurs la conviction que je suis en parfaite conformité d'opinion avec tous ceux qui ont récemment visité les travaux, quelles qu'aient pu être dans le principe les idées préconçues de quelques-uns.

En effet, nous avons vu avec quelle puissance des dragues nombreuses creusent le canal ; nous avons vu des excavateurs attaquer les parties les plus élevées et les abaisser à la cote nécessaire pour que les dragues puissent faire leur œuvre ; nous avons vu la dynamite démolir en quelques instants des masses de roche dure représentant jusqu'à trente mille mètres cubes. Nous avons vu enfin tout cet ensemble de chantiers, qui forment une ligne non interrompue de Colon à Panama, sillonnés par plusieurs centaines de kilomètres de voies ferrées sur lesquelles de nombreuses locomotives font circuler des convois de wagons remplis de déblais et les puissants engins qui servent à charger les blocs les plus considérables.

Quand on a assisté à un pareil spectacle, il n'y a qu'une seule chose à dire : Oui, les travaux sont entrés dans la période d'exécution finale.

Deuxième question : Peut-on prévoir l'époque où le commerce maritime pourra jouir des avantages que le Canal de Panama paraît appelé à lui procurer ?

Il n'est pas possible de répondre à cette question comme à la précédente, en invoquant l'autorité des faits accomplis ; mais on peut établir des présomptions sérieuses en s'appuyant sur des considérations d'une valeur indéniable.

Pour assurer la terminaison d'un travail à une époque donnée, il faut d'abord que les moyens d'exécution ne manquent pas.

Or, sous ce rapport, aucune crainte n'est possible : le matériel existant à l'heure présente est plus que suffisant et toutes les précautions sont prises pour en assurer le parfait entretien. De vastes magasins ont été construits : on y trouve, rangées dans un ordre admirable, des pièces de rechange pour toutes les machines et engins quelconques fonctionnant dans l'isthme. De plus, de beaux ateliers ont été établis ; ils permettent de fabriquer sur place toute pièce nécessaire et de tenir toujours au complet l'approvisionnement des magasins.

Mais ce n'est pas tout d'assurer les moyens d'exécution : il faut que les travaux soient confiés à des hommes ayant déjà donné des preuves d'une incontestable capacité ; il faut que ces entrepreneurs consentent à garantir l'exécution dans les délais voulus et que cette garantie les engage pécuniairement ; il faut enfin que leur position financière donne une haute valeur à cette garantie.

Or, la Compagnie universelle du Canal interocéanique a réussi aujourd'hui à centraliser la totalité des travaux entre les mains de six grands entrepreneurs. Dans le document que j'ai eu l'honneur de vous communiquer, nous avons énuméré les beaux travaux précédemment exécutés par chacun d'eux, travaux qui prouvent que la Compagnie a bien placé sa confiance, tant sous le rapport de la capacité que sous celui de la responsabilité.

Je dois ajouter que les garanties consenties par ces entrepreneurs s'élèvent, en cautionnements déposés, à la

somme de........................ F.	7.850.000 »
et en retenues de garantie à faire sur les paiements, à la somme de.........	9.300.000 »
Ensemble.....	17.150.000 »

Ces entrepreneurs se sont engagés à avoir terminé leur tâche, les uns à la fin de 1888, les autres au 1er juillet 1889.

Ces chiffres me dispensent de tout commentaire, et on ne peut que louer la Compagnie des mesures qu'elle a prises pour assurer à bref délai l'ouverture du canal.

Je n'ignore pas, cependant, qu'en toutes circonstances et particulièrement dans les grands travaux, il faut faire une large part à l'imprévu, mais, cette mesure, commandée par la prudence, a surtout sa raison d'être pour les affaires qui débutent et procèdent *de plano*. Il ne saurait en être ainsi pour le canal de Panama, attendu la longue période d'organisation qui s'est écoulée jusqu'à ce jour. Il est évident que, pendant cette période, tous les tâtonnements ont été faits, tous les imprévus se sont produits et qu'on se trouve en présence d'un problème dont tous les éléments sont parfaitement déterminés.

D'après ce qui précède, il me paraît certain que les délais indiqués ne pourront être notablement dépassés, et que le commerce maritime agira sagement en se préparant à user des avantages du canal interocéanique, dès le premier jour de son ouverture.

Je vous ai dit, messieurs, toute ma pensée : je serais heureux, si j'ai pu faire passer dans vos esprits la conviction que la vue de ces immenses travaux en pleine activité ne pouvait manquer de m'inspirer.

Extrait de la Séance du 12 Mai 1886.

Vœu de la Chambre de Commerce de Bordeaux.

Sur la proposition de plusieurs Membres, le vœu suivant est adopté :

La Chambre de commerce de Bordeaux,

Vu le rapport de son délégué M. Fernand Bichon, constatant l'impulsion donnée aux travaux du canal de Panama ;

Considérant l'importance que l'ouverture du canal représente pour le commerce maritime,

Exprime à l'unanimité le vœu que le Gouvernement en facilite de tout son pouvoir l'achèvement.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-NAZAIRE

Extrait de la séance du 23 janvier 1886.

NOMINATION D'UN DÉLÉGUÉ.

M. le Président informe la Chambre qu'avant de répondre à la gracieuse invitation de l'honorable M. de Lesseps, il avait tenu à s'assurer le concours d'un de ses collègues.

M. Méresse ayant bien voulu accepter d'être le délégué de la Chambre pour accompagner M. de Lesseps à Panama, il le désignait à ses collègues en les priant de vouloir bien rectifier ce choix.

La Chambre, après délibération, désigne à l'unanimité M. Méresse, et lui vote des remerciements pour le déplacement auquel il a bien voulu consentir, lequel devra avoir, dans l'avenir, les conséquences les plus heureuses pour le port de Saint-Nazaire. M. Méresse, confirmant la promesse faite par lui à M. le président, veut bien accepter la mission qui lui est confiée. Il remercie vivement ses collègues de l'honneur qui lui est fait, et déclare que, sauf événement imprévu et de force majeure, il se tiendra à la disposition de la Chambre et se rendra à l'invitation qui lui a été adressée.

Séance du 13 février.

M. le Président informe ses collègues que, conformément à la promesse qu'il en avait faite, M. Méresse a bien voulu se mettre en route pour accompagner M. de Lesseps à Panama. Le départ de Southampton a eu lieu le 28 janvier dernier et déjà le paquebot a été signalé aux Antilles. Il y a donc lieu d'espérer que le voyage se fera dans d'excellentes conditions. M. le Président désire vivement qu'il en soit ainsi et que, pour le retour, l'honorable M. de Lesseps veuille bien prendre la ligne de Saint-Nazaire.

Séance du 27 avril.

M. le Président, qui se rencontre pour la première fois à la Chambre avec M. Méresse depuis son retour de Panama, le remercie dans les termes les plus vifs, au nom de ses collègues, du voyage qu'il a bien voulu entreprendre et dont les résultats ne peuvent manquer d'être des plus profitables au port de Saint-Nazaire. L'honorable membre, en acceptant d'être le délégué de la Chambre, n'a pas craint d'affronter les dangers que ce voyage pouvait présenter à tous les points de vue. Il n'a pas hésité à mettre de côté des intérêts personnels importants pour faire partie d'une mission qui n'a eu en vue que les intérêts généraux du pays. M. le président croit être l'interprète de tous ses collègues en insistant sur les félicitations qu'il lui adresse en terminant, à ce sujet.

La Chambre tout entière, heureuse de l'occasion qui lui est offerte, s'associe avec empressement et avec la plus vive satisfaction aux paroles qui viennent d'être prononcées par son président.

M. MÉRESSE DONNE ENSUITE LECTURE DU RAPPORT COLLECTIF DES DÉLÉGUÉS DE CHAMBRES DE COMMERCE.

Suit le Rapport collectif des Délégués des Chambres de Commerce de Marseille, Rouen, Bordeaux et Saint-Nazaire. (Voir pages 2 à 15.)

Séance du 17 mai.

M. Méresse entretient de nouveau ses collègues de la question du Canal de Panama. En faisant ressortir tous les avantages qui devront en résulter pour le commerce français, il leur demande de vouloir bien prendre une délibération pour que le gouvernement en facilite l'exécution.

La Chambre, après avoir entendu son délégué :

Vu le rapport collectif des Chambres de Commerce ;

Considérant l'intérêt immense qui doit résulter, pour le pays, de l'ouverture du Canal.

Emet, à l'unanimité, le vœu que le gouvernement en facilite de tout son pouvoir l'achèvement.

Cette délibération a été adressée à M. le Ministre du commerce à la date du 18 mai.

Pour extrait conforme, Saint-Nazaire, 28 mai 1886, le secrétaire de la Chambre de Commerce.

Le Gérant : POURTET,

PARIS.— IMPRIMERIE P. MOUILLOT 13, QUAI VOLTAIRE — 0000

7e Année. — Numéro 164. Mardi 15 Juin 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA
Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 28 Juin 1886

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont convoqués en Assemblée générale ordinaire pour le 28 juin 1886, à trois heures de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale de la Compagnie, 46, rue Caumartin, ou chez un de ses correspondants en France ou à l'étranger.

La justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Par ordre du Conseil,
Le secrétaire général,
E. MARTIN.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'Assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les Actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'Assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'Administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte. en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

L'impossibilité matérielle de réunir un nombre suffisant d'actionnaires porteurs de 20 actions pour que l'assemblée générale du 28 juin puisse avoir régulièrement lieu, semble devoir s'imposer cette année comme les précédentes.

L'assemblée convoquée pour le 28 juin se trouverait donc forcément renvoyée à un mois.

Un avis spécial, comme d'usage, ferait connaître la date de réunion définitivement fixée.

VŒUX DE CHAMBRES DE COMMERCE

CHAMBRE DE COMMERCE DE LILLE

Séance du 4 Juin 1886

Vu le rapport présenté par M. Roux au nom des délégués des Chambres de Marseille, Bordeaux, Nantes et Rouen,

Vu les conclusions du rapport de M. Richard, adop-

tées à l'unanimité par la Commission de la Chambre des Députés,

Après avoir délibéré,

La Chambre de Commerce de Lille :

Laissant de côté la question financière en ce qui concerne le coût et le revenu probable de l'œuvre entreprise sur l'isthme de Panama, mais considérant avant tout l'influence que cette nouvelle voie de communication devra exercer sur les échanges internationaux et l'extension de notre commerce maritime,

Emet le vœu

que le gouvernement français veuille bien, par les moyens en son pouvoir, faciliter le prompt achèvement du Canal interocéanique.

CHAMBRE DE COMMERCE DE DIJON

Séance du 31 *mai* 1 86

M. le Président expose que le percement de l'isthme de Panama par un canal interocéanique est une œuvre grandiose et toute nationale, entièrement due à l'initiative du génie français, et qu'il importe, pour la gloire de notre patrie et dans l'intérêt du Commerce et de l'industrie que cette grande entreprise soit terminée le plus promptement possible.

M. le Président propose à la Chambre d'émettre un vœu à ce sujet.

La Chambre de Commerce de Dijon, considérant que le Canal de Panama sera d'un grand intérêt commercial pour le monde entier et tout particulièrement pour la France, et que l'honneur national est engagé dans son prompt achèvement.

A l'unanimité émet le vœu :

Que le gouvernement facilite, par tous les moyens en son pouvoir, le prompt achèvement de cette belle et utile entreprise.

LES TRAVAUX

Il résulte des indications télégraphiques diverses actuellement parvenues à l'administration, que le cube exécuté en mai dépassera certainement un million de mètres.

Nous résumons, d'après les rapports administratifs sur l'avancement des travaux du canal pendant le mois de mars 1886, les renseignements suivants :

Christophe Colomb

La drague *Comte de Lesseps* se trouve actuellement au point 16 p. La largeur moyenne de papillonnage a été de 45 mètres pour un avancement de 243 mètres. Profondeur atteinte, 5 m. 50.

La drague *H. B. Slaven*, halée au kilomètre 4,040, a avancé de 867 mètres avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur de 5 m. 50. Cet appareil est maintenant au kilomètre 4,200.

En mars, la drague marine n° 5 à laquelle a été adjoint le clapet n° 3, a fait 331 mètres d'avancement avec un papillonnage de 30 mètres atteignant les profondeurs de 5, 6 et 7 mètres.

Colon

Une moyenne de 200 hommes a été employée sur les chantiers de dérivation du Chagres (entreprise *Pappadopulo*).

L'entreprise *Veglia* a terminé les travaux de maçonneries du bassin de Monkey Hill. Il ne restait que la table te à poser pour recevoir les appareils de fermeture et d'ouverture des portes.

Le wharf n° 5 (entreprise *Dreyfous*) est presque achevé. On s'occupait de terminer le raccordement des voies et l'installation des grues pour les déchargements.

Pendant le mois de mars, la carrière de Bohio Soldado a fourni 68 cars de pierres dont 50 de petites et 18 de gros blocs pour le bassin de radoub de Monkey Hill.

Les carrières de Monkey Hill ont produit 206 wagons de pierres qui ont été employées aux remblais du wharf n° 5 et au relevage des voies de Christophe Colomb.

Gatun

Les dragues *N. Appleton* et *M. A. Slaven* ont continué leur travail dans des conditions normales. Le premier de ces appareils a été arrêté vers le 16 mars pour changer ses chaudières.

Entre les kilomètres 8 et 9, la drague *City of Paris* a été occupée à donner au canal sa largeur normale et à augmenter d'un mètre la profondeur précédemment obtenue.

Au kilomètre 15,540, la drague *J. Dingler* travaille sur 46 mètres de largeur et 8 m. 50 de profondeur dont 4 mètres au-dessous de l'eau.

La drague *City of New-York* a été replacée au kilomètre 13,700 où, avec ses deux couloirs, elle a donné les résultats les plus satisfaisants. Son rendement en mars a été presque double du produit de février.

Bohio Soldado

Les entreprises *Tonquy* et *Trottet* ont continué leurs opérations.

L'entreprise *Artigue et Sonderegger* a complètement enlevé à la cote 36 la partie supérieure de la butte entre les kilomètres 24 et 24,400. L'attaque à la cote 28 ne mesure plus que 15 mètres d'épaisseur; toutes les autres attaques jusqu'à la cote 12 marchent de front. La cunette établie du côté de Colon, pour rejoindre le tunnel commencé depuis longtemps du côté de Panama, a avancé de 15 mètres environ.

Deux excavateurs fonctionnent dans la plaine entre les kilomètres 24,500 et 26,300. Cette partie sera entièrement achevée dans quelques mois.

Tavernilla

L'entreprise, *Vignaud, Barbaud Blanleuil et Cie* a un excavateur en fonctionnement au kilomètre 31. Un second appareil de ce type va être mis en fonctionnement. On s'occupe activement du montage des locomotives, de l'installation des ateliers et de la pose des voies.

L'entreprise *Huchet* travaille encore au Decauville, mais elle s'installe pour marcher bientôt avec le gros matériel.

Le déboisement et le débroussaillement de la dérivation, rive droite du canal (entreprise *Sosa et Diaz*), entre les kilomètres 26 et 29, sont terminés. Le brûlage devait commencer à très bref délai.

Du pont de Barbacoas à Frijoles, dérivation de la

rive gauche (entreprise *Beveraggi et Cauro*), le débroussaillement est fait sur tout le parcours.

San Pablo

On exécute les travaux de débroussaillement et de brûlage de la dérivation, rive droite, entre les kil. 34.500 et 36.

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* a commencé son campement et procède à l'installation de ses ateliers.

En attendant la mise en train du gros matériel, l'entreprise *Loustau-Lalanne* fonctionne au petit matériel qui a donné, en mars, un rendement supérieur à celui de février.

L'entreprise *Métivier et Rochet* a à peu près terminé l'installation de 2 excavateurs Osgood. On exécute encore au petit matériel la partie supérieure de la grande butte, mais toutes les dispositions sont prises pour l'attaquer d'un côté en cunette et de l'autre en élargissement sur deux points.

On pense pouvoir installer prochainement, à la petite butte, un nouvel excavateur Osgood en remplacement du petit matériel.

L'entreprise *Brochet et Giani* était prête à commencer les travaux de terrassement de la dérivation, rive gauche, entre San Pablo et Mameï.

Gorgona

Les travaux de terrassement entre les kilom. 38,800 et 39,240 continuent à progresser au petit matériel avec un rendement croissant.

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* continue les travaux sur les trois chantiers de Juan Grande, de la petite boucle et de la grande boucle.

Elle a poursuivi également l'exécution de la dérivation, rive droite, entre le Rio Carabali et Culo Seco.

Le petit matériel Decauville, destiné aux déblais du canal entre les kilom. 39,500 et 40 (entreprise *Beveraggi*) est à pied d'œuvre et doit être mis en action sans retard.

Matachin

L'entreprise de la *Société de travaux publics et de constructions* a travaillé au gros et au petit matériel sur le chantier de Matachin.

Au chantier de Santa-Cruz la mise en fonctionnement du gros matériel a donné des résultats très favorables.

Obispo

Les grandes mines de février pratiquées dans la butte de Gamboa (entreprise *Bona frères*) ont profondément désagrégé la roche. Les gros blocs sont divisés au moyen de pétards et l'enlèvement des débris s'effectue au moyen du Decauville.

« La butte, dit le rapport, est attaquée sur trois points. L'attaque au kilom. 45,250, cote 20, est la plus importante. Elle est faite au gros matériel ».

A partir du 13 mars, la *Société de travaux publics et de constructions* a repris le contrat Muracciole. Au massif de la Corosita, elle a commencé des installations en vue du fonctionnement de grands chantiers.

Emperador

La *Société de travaux publics et de constructions* a pris possession dans cette section, des quatre chantiers : des Petites chutes, de la Cunette, du Cerro Emperador et du Lirio.

Gamboa

L'entreprise *Sauveplane* a fini les sondages à l'emplacement du barrage du Chagres, du tunnel et du déversoir.

Culebra

Dans cette section, l'entreprise *Cutbill, de Lungo, Watson et Van Hattum* a augmenté l'importance des chantiers au gros matériel et restreint ceux au Decauville.

Le chantier n° 1 a développé son front d'attaque: il a pour mission d'abattre le terrain jusqu'à la cote 65, du kilom. 53,600 au kilom. 54,100.

Le chantier n° 3 est établi sur la plateforme 75 qu'il travaille à élargir. C'est le premier gradin de l'attaque du Cerro.

A la cote 85, les chantiers 5 et 6 sont totalement exploités par trois excavateurs grand modèle. Il en est de même du chantier 15, établi sur l'autre versant du Cerro.

Le chantier n° 7, à la cote 95, est attaqué par 3 excavateurs du système Evrard.

Les chantiers 12 et 13 fonctionnent au petit matériel, mais on s'occupe de leur transformation pour l'emploi des gros engins.

Paraiso

Au 1er mars, l'entreprise *Jessen et de Petro* disposait de : 5 locomotives, 5685 mètres de grande voie, 159 grands wagons, 218 wagons Decauville, 9270 mètres de voies Decauville, 34 croisements et 301 courbes. Elle a employé, en moyenne, 561 ouvriers journellement pour les terrassements à sec entre les kilomètres 55.560 et 58.200.

L'entreprise *Carcenac*, chargée des travaux du kilomètre 58.569 au kilomètre 59.417 et disposant de 2 excavateurs, 4 locomotives, 80 grands wagons, 125 wagonnets Decauville, 3.730 mètres de grande voie posée et 3.247 mètres de voie Decauville, a employé une moyenne quotidienne de 241 ouvriers.

A la dérivation du Rio Grande, l'entreprise *Sosa et Musso* a utilisé en moyenne par jour 149 ouvriers et 17 wagonnets.

L'entreprise *Sainson et Noyé* a occupé, en moyenne, par jour, 57 wagonnets et 119 ouvriers à la dérivation du Panama Rail Road.

Toutes ces entreprises ont fourni un rendement sensiblement supérieur à celui du mois précédent.

Corozal

Les constructions de maisons ouvrières sont entièrement terminées.

En *régie*, on a poursuivi les opérations de sondage. Le dernier puits a été arrêté à la profondeur de 22 mètres.

La poudrière et ses alentours ont été nettoyés et dégagés afin de faciliter la surveillance des watchmen.

La Boca

En mars, on a porté à 600 mètres la longueur du remblai de la digue.

L'entreprise *Dreyfous* a entièrement achevé les travaux accessoires des cales de montage.

Dès le 1er du mois, l'entreprise *Baratoux, Letellier Lillaz et Cie* a commencé les travaux de dragage dans cette section.

La drague n° 19 a été remise sur l'alignement suivi par la drague 6. Celle-ci creuse un premier chenal de 40 à 50 mètres de largeur jusqu'à la cote 7.50 environ, tandis que la première la suit en approfondissant jusqu'à 9 mètres.

L'entreprise a commencé l'installation d'un petit atelier flottant où les réparations courantes pourront être faites sur place. Elle a pris en charge un matériel composé de 2 dragues, 5 clapets et 1 chaland.

On a commencé le 15, *en régie*, les études finales de la dérivation du Rio Grande.

Sur les bords du Rio Quebradita on a nivelé le terre-plein et préparé la pose des voies nouvelles de garage. Beaucoup de terrains ont été concédés.

Panama

Indépendamment des travaux courants d'entretien et de réparations exécutés en régie pour le service des eaux et des ateliers, on a achevé les installations intérieures du nouveau sanitarium de Taboga.

LA COMMISSION ESPAGNOLE

A la suite de la visite faite aux travaux du Canal de Panama par une commission scientifique espagnole, sous les auspices de M. le Marquis de Campo, M. Ferdinand de Lesseps a adressé à ce dernier la lettre suivante :

A Monsieur le marquis de Campo, à Madrid.

Paris, le 28 mai 1886.

Monsieur le Marquis,

La preuve d'intérêt que vous avez donnée à l'entreprise de Panama en envoyant, à vos frais, dans l'Isthme américain, une Commission scientifique, qui vient de revenir en Espagne après avoir visité les chantiers du Canal, m'a profondément impressionné.

J'ai désiré, avant de vous en remercier personnellement, attendre que cette Commission ait terminé son travail ; car, je ne voulais pas qu'on pût m'accuser d'avoir cherché à l'influencer par le témoignage de mon admiration pour votre grande initiative.

Il vous appartenait, à vous dont la vie entière a été consacrée à des entreprises si utiles à votre patrie et à l'humanité, d'accorder cette marque publique de sympathie à une œuvre d'intérêt universel et de civilisation, qui sera une source de richesse et de développement pour des contrées dont on ne peut prononcer le nom sans songer à la gloire de l'Espagne qui les a ouvertes au commerce du monde.

Vous avez compris que les peuples qui sauraient les premiers profiter de cette voie nouvelle de communication entre l'ancien et le nouveau continent, retireraient de merveilleux fruits de cette priorité ; et vous avez voulu faire savoir à votre pays que l'heure était venue de se préparer, sans délai, à une révolution dans les relations économiques du globe, révolution dont vous avez si bien calculé toute l'importance.

L'acte que vous avez accompli frappera vivement l'esprit de vos compatriotes, et il aura un légitime retentissement dans toutes les contrées amies du Progrès.

Veuillez agréer, Monsieur le Marquis, l'assurance de ma haute considération.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

M. Ferdinand de Lesseps a reçu de M. le Marquis de Campo la réponse ci-après :

A M. le comte Ferdinand de Lesseps.

Madrid, 1er juin 1886.

Monsieur le comte,

C'est avec une profonde satisfaction que je reçois et accepte le précieux témoignage de considération personnelle que votre aimable courtoisie a bien voulu me donner au sujet de la visite que, sous mes auspices et à mes frais, viennent d'accomplir les délégués espagnols sur les intéressants chantiers de l'Isthme Américain.

Parmi les nombreuses et légitimes satisfactions que m'a procurées, en cette occasion, la fortune d'avoir, avec désintéressement et enthousiasme, apporté tout le concours de mon initiative au service d'une idée qui rehausse le nom de l'Espagne, une des plus vives est celle que j'éprouve, en ce moment, en présence du souvenir que vous consacrez à la grandeur et à la gloire de mon pays.

Je me félicite des résultats de l'expédition, parce qu'elle a contribué à ranimer le sentiment de la Patrie dans ces lointains territoires, précieux fleurons de notre ancienne puissance, et parce qu'elle aidera à bannir de nos mœurs cette apathie méridionale qui nous restreint et nous enserre dans un cercle limité d'ambitions.

D'autre part, je suis heureux d'avoir, par mon concours, fourni aux dignes représentants de l'Espagne, à Panama, et à l'opinion publique l'occasion de s'associer aux vœux de la France pour l'heureux achèvement de la grande voie maritime, destinée à exercer une mission civilisatrice dans l'avenir, en élargissant les routes du commerce universel et en resserrant les relations entre les peuples.

L'influence de cette œuvre, merveille de l'effort humain, s'exercera, c'est pour moi incontestable, d'une manière directe et efficace sur l'Espagne, et c'est dans ce but que j'ai jugé opportun que mon pays connût d'avance toute la réalité grandiose du projet que vous exécutez avec une rare persévérance.

L'ardent enthousiasme avec lequel le drapeau espagnol qui flottait au mât de mon vapeur *Ma-*

gellanes a été accueilli à Colon, inspire à mon âme l'agréable confiance d'un avenir splendide qui permet d'entrevoir des jours de gloire pour les futures destinées de mon pays. Plaise à Dieu qu'il se réalise bientôt et que votre noble effort pour l'ouverture de l'Isthme obtienne une issue brillante qui confirme et augmente la sympathique admiration que vous avez su conquérir dans la grande entreprise de Suez.

Je ne me dissimule pas les difficultés de diverses natures qui doivent nécessairement naître de l'importance même de votre œuvre nouvelle. Dans la sphère limitée où s'est mue pendant de longues années mon activité, j'ai passé, moi aussi, par les transes amères qui sont inséparables de l'exécution de toute entreprise difficile. Valence, ma ville natale, une de nos capitales les plus cultivées et les plus florissantes, a pu apprécier, dans les commencements de ma carrière commerciale, l'intérêt que m'a inspiré le désir de continuer les progrès modernes et la persévérance inébranlable avec laquelle je me suis consacré à son service. Son port du Grao, son chemin de fer, son éclairage public, ses améliorations urbaines, son asile d'orphelins, toute cette série d'éléments de civilisation qui facilite l'existence morale des peuples, sont de clairs indices des miracles qui peuvent s'accomplir à l'abri de l'initiative individuelle, quand elle a pour auxiliaires puissants la volonté persévérante et la foi dans l'avenir. Le résultat de mes efforts et de mes luttes, c'est l'estime que je dois à la reconnaissance de mes compatriotes qui, pour honorer mon nom, m'ont élevé pendant ma vie un monument impérissable et ont ainsi comblé toutes les limites de l'ambition qu'on peut avoir au déclin d'une existence qui s'est efforcée de n'être pas stérile dans l'oisiveté et le repos.

Et quand, plus tard, j'ai songé à donner une extension plus vaste à mes entreprises et me suis appliqué à l'organisation de ma flotte, en parvenant à placer sur les mers 25 vapeurs pour la grande navigation, mon premier souci a été d'établir des lignes directes vers le Pacifique, qui puissent aider au développement de nos intérêts commerciaux dans les ports de cette Amérique Espagnole, qui sont appelés à profiter, en première ligne, des bénéfices que l'œuvre que vous poursuivez apportera au commerce du monde.

En énumérant mes ardents désirs pour la prospérité et l'illustration de ma patrie, je ne suis animé que par la satisfaction d'avoir triomphé, grâce à mes efforts personnels et sans secours officiel ni privé, des obstacles à mes humbles entreprises. J'espère que votre talent supérieur surmontera également ceux qui viendraient entraver l'achèvement de votre gigantesque projet.

Tous mes vœux se dirigent vers cette aspiration que ressentent, soyez-en certain, avec une égale véhémence, ceux qui voient, dans le Canal de Panama, le formidable levier qui fera mouvoir la grande révolution du progrès du siècle.

Veuillez accepter l'assurance de ma très haute considération et ne pas hésiter à demander à mon humble concours tout ce qu'il pourra valoir et tout ce qu'il pourra faire.

M. DE CAMPO.

LE DISCOURS DE M. GOBLET

A l'occasion de l'Assemblée générale de la Société des Sauveteurs de la Seine, à laquelle avaient été conviés MM. Ferdinand de Lesseps et Pasteur, M. Goblet, ministre de l'instruction publique, a prononcé un discours dont nous reproduisons quelques extraits publiés par la *Revue-Gazette maritime et commerciale.*

Messieurs,

Que pourrais-je ajouter au discours que vient de prononcer votre président d'honneur, mon excellent ami M. Anatole de la Forge? Il a tout dit en quelques paroles vibrantes et spirituelles comme il en sait toujours trouver quand un noble sujet l'inspire; et quel plus beau sujet que celui qui nous réunit aujourd'hui!

C'est pour moi, je vous assure, un grand honneur, et dont je sens tout le prix, d'avoir été appelé à servir ici, non pas de parrain, certes, mais d'introducteur aux deux concitoyens illustres que vous venez d'acclamer. Aussi je remercie, avec votre président, votre société tout entière d'une aussi flatteuse invitation. Elle m'a touché d'autant plus que je n'y avais guère de titres. Je ne me souviens pas d'avoir jamais eu l'occasion de sauver personne; et si, dans l'accomplissement des devoirs qui m'incombent aujourd'hui, j'ai pu mériter votre estime et votre sympathie, vous me payez outre mesure par un accueil bienveillant.

Mais, messieurs, M. Anatole de la Forge l'a dit, et c'est la vraie raison de ma présence, le gouvernement de la République a sa place marquée dans toutes les circonstances où il s'agit de célébrer la science et le génie mis au service de l'humanité.

M. Anatole de la Forge rappelait tout à l'heure que j'avais eu l'honnenr, il y a un an à cette date, de présenter le décret qui, en rendant le Panthéon à sa destination première, a mis la France à même d'honorer comme il convient la mémoire de ses grands morts et de donner à Victor Hugo un tombeau digne de lui.

Combien je préfère cependant la solennité de ce jour, qui me permet de saluer dans la pleine possession de leur activité, pourquoi ne dirais-je pas de leur jeunesse, les deux grands contemporains qui s'appellent de Lesseps et Pasteur! Assez vite l'immortalité leur viendra; rien ne les presse. Souhaitons de voir se prolonger leur carrière déjà si pleine pour de nouvelles œuvres aussi glorieuses pour notre pays que profitables au genre humain.

Messieurs, M. de Lesseps et M. Pasteur méritaient, assurément, d'être inscrits au premier rang des sauveteurs. L'un, en abrégeant les longues traversées qu'impose la communication entre les diverses parties de la terre, en affranchissant la navigation de passages fertiles en écueils et en tempêtes; l'autre, en triomphant de la plus cruelle des maladies, en inventant une méthode curative appelée peut-être à nous défendre contre tant d'autres maux dont nous sommes menacés; tous deux ils ont réellement accompli des œuvres de salut!

De combien de naufrages M. de Lesseps n'a-t-il pas sauvé les navigateurs? Qui peut le dire? Mais surtout en réalisant une œuvre de paix, de rapprochement entre les hommes, quelles

égions nombreuses d'être humains il dérobe au fléau de la guerre, et que de sanglantes hécatombes il épargne à l'avenir

Et l'autre ne s'est pas contenté de préserver la créature humaine en préservant la plante et l'animal qui lui servent d'aliments. Il a trouvé le moyen de le rendre invulnérable au poison que l'on considérait jusqu'ici comme le plus insaisissable et le plus invincible. A peine a-t-il pris possession de sa découverte, et déjà l'on ne compte plus les victimes arrachées à la plus terrible des morts. Le monde entier est devenu son tributaire, et de toutes les nations s'élèvent des voix reconnaissantes rendant hommage à ce grand sauveur.

Mais, messieurs, ce n'est pas seulement par la grandeur des résultats obtenus que M. de Lesseps et M. Pasteur vous appartiennent; c'est aussi, c'est surtout par la généreuse inspiration qui les fait agir!

Quoi de plus admirable que le zèle infatigable de M. de Lesseps poursuivant de sa personne, au prix de tant de fatigues, à travers tant d'obstacles et de voyages périlleux, l'achèvement de ces grandioses entreprises? Quoi de plus merveilleux que la science persévérante et désintéressée avec laquelle M. Pasteur, enfermé dans son laboratoire, poursuit sa lutte victorieuse contre les forces secrètes qui s'attaquent à la vie?

Le sentiment qui les anime est celui-là même qui a fondé votre Association : l'amour de l'humanité, le besoin qu'éprouvent les savants et les forts de se dévouer à leurs semblables pour améliorer leur sort, pour protéger les faibles et les malheureux.

SUEZ ET PANAMA

Le *Gaulois*, sous la signature de M. Louis Prudent, rendant compte de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Suez, qui a eu lieu le 8 juin, constate l'impression produite par les passages du rapport où M. de Lesseps rappelle les luttes qu'il a eu jadis à soutenir, lorsque les organes les plus importants de l'opinion en Angleterre déclaraient qu'il faudrait cinquante ans pour terminer le Canal, et que le canal fini ne rapporterait pas 4 1/2 0/0.

Il y avait là, dit-il, bien des actionnaires du Panama qui ont dû reconnaître, dans ces pronostics, le langage à l'aide duquel on essaie de les intimider aujourd'hui. Ils ont donc fait, à M. de Lesseps, une ovation, comme pour le venger du renouvellement de ces mêmes attaques à 20 ans de distance.

Quand on se rappelle comment le canal de Suez a été ouvert en 1869, pour ainsi dire, à heure fixe, et, en voyant aujourd'hui les actions à 2,100 francs, on a peine à croire qu'on écrivait quelques années auparavant :

« Les ingénieurs employés sur les lieux avouent qu'avec les ressources dont on dispose actuellement en travailleurs, il faudra au moins 50 ans pour mener les travaux à bonne fin. »

Le rapport à l'assemblée de Suez suggère des réflexions analogues au *Figaro*, qui s'exprime ainsi :

L'assemblée générale des actionnaires a été tenue hier. Elle a définitivement approuvé les comptes de 1884, et adopté à l'unanimité le rapport de 1885. Le revenu de l'action Suez, pour ce dernier exercice, a été fixé à 85 40.

On sait que les porteurs d'actions Suez sont, en très grand nombre, porteurs également d'actions du *Panama*. Nous pouvons assurer qu'ils ont entendu avec grande satisfaction le passage suivant du rapport :

« Le Canal de Suez, qui ne devait être exécuté, selon les « pessimistes, qu'après cinquante ans de labeur, a été exac- « tement inauguré, selon la promesse faite, le 17 novembre « 1869, et l'entreprise, que beaucoup de personnes assuraient « ne pouvoir jamais donner 4 1/2 0/0, donne pour 1885, « c'est-à-dire pour l'année de crise la plus intense du siècle « un revenu de 17 0/0, et le Canal maritime de Suez, sachez- « le, en tant que trafic, n'en est qu'à ses débuts. »

Ce passage du rapport a été couvert d'applaudissements unanimes.

LES CONCLUSIONS DE M. JULES CH. ROUX.

Le *Journal de Marseille*, sous la signature de M. Eugène Rostand, publie une appréciation du rapport de M. Jules Ch. Roux, délégué de la Chambre de commerce de Marseille, rapport reproduit *in extenso* dans notre supplément de ce jour. Voici quelques extraits de l'article de notre confrère marseillais.

Le rapport de M. Jules Ch. Roux, publié par notre Chambre de commerce, vient rassurer ceux qui veulent garder leur foi en la grande œuvre. C'est une belle et vigoureuse étude : elle justifie l'honneur que les délégués des chambres commerciales françaises ont fait à notre concitoyen en le chargeant d'être leur interprète. A n'en prendre que la partie commune la plus sobre bornée aux constatations collectives de ces hardis *missi* du négoce national qui s'en allèrent de janvier à mars voir et juger par eux-mêmes au delà des mers, on sort de cette lecture avec la profonde conviction que l'ouverture du passage universel entre l'Atlantique et le Pacifique sera bientôt un glorieux fait accompli.

Le récit a intelligemment divisé les 74 kil. de parcours qu'aura le canal. C'est d'abord de Colon à Gamboa, la portion où l'incessante rencontre du Chagres a rendu nécessaire de créer au fleuve fantasque un nouveau lit. Puis de Gamboa à l'extrémité de la Culebra, le massif central à roches dures à hauts sommets, les chantiers grandioses d'Obispo, d'Emperador, de la Culebra, où besognent wagons, locomotives, excavateurs de tous modèles, le fourmillement des hommes et des machines. Enfin les terres plus faciles de Paraiso au Pacifique.

A ce tableau succède l'analyse de l'organisation. Aujourd'hui tout est concentré aux mains de six grands entrepreneurs, dont l'expérience consommée, l'énergie indomptable, les succès antérieurs sont des forces. Sous la garantie de cautionnements qui s'élèvent jusqu'à 2 millions de francs et qu'accroissent des retenues sur les payements, ils se sont obligés à terminer la gigantesque extraction, les uns au 31 décembre 1888, les autres au 1er juillet 1889. 224,865 mètres carrés sont couverts par les campements d'ouvriers, les maisons d'employés, les hôpitaux.

M. Roux a abordé dans des chapitres spéciaux à la chambre de Marseille les points si discutés du rendement probable et de la situation financière. Son évaluation du trafic, dégagée de lectures considérables et d'une enquête directe, appuyée de nombreux relevés, aboutit à 7,500,000 tonnes, quoique M. Simonin admette plus de 8 millions. Voilà un revenu de 112 millions, de quoi rémunérer un capital de 1,200; et il y faudra joindre les autres produits, ceux du *Panama Rail Road* acheté en 1881, ceux des 500,000 hectares de terrains à choisir en vertu de la concession de la Colombie.

Cette fois encore, si on les prend par les lignes essentielles les prévisions du vieux Lesseps se vérifient presque mathématiquement jusqu'ici. Le temps approche, prédit par Humboldt: « La civilisation va se porter dans ces contrées dont la na- « ture annoncé les destins par la configuration du sol, l'em- « branchement des fleuves, la proximité des deux mers »,

Telle est bien la conclusion de notre concitoyen, au bout de cette solide étude que d'instructifs documents annexes complètent, et que nous résumerions ainsi : indépendante, mais confiante. Envoyé en 1865 par la même ville de Marseille, M. Roux a quelque droit de dire : « Alors aussi j'ai eu la « foi, ai-je été déçu ? » Il a raison, le mieux est encore de croire aux grandes choses et aux gens qui ont la volonté des grandes choses.

MONUMENT A M. LÉON BOYER

Nous trouvons dans les journaux de la Lozère et du Cantal les documents suivants, que nous nous empressons de reproduire :

Paris, le 19 mai 1886.

A Messieurs les Membres du Conseil d'Administration du Canal interocéanique de Panama.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous donner communication de la lettre suivante qui a été remise à M. de Lesseps, au nom de l'Association Lozérienne :

Paris, 16 mai 1886.

A Monsieur le Comte de Lesseps, promoteur du Canal interocéanique de Panama

Monsieur,

L'Association Lozérienne de Paris, unie aux compatriotes habitant la Lozère et à leurs voisins du Cantal,

Désirant personnifier dans le regretté Directeur des travaux du Canal les efforts héroïques des travailleurs qui maintiennent le renom du génie français dans l'isthme américain,

Désirant aussi glorifier l'œuvre gigantesque à la tête de laquelle vous vous êtes placé,

Voulant enfin rendre un hommage éclatant et durable à la science française, à l'illustre famille de nos ingénieurs,

A décidé, par l'organe de son Bureau, de prendre l'initiative d'une souscription afin d'élever, dans sa ville natale de Florac (Lozère), un monument à la mémoire de notre compatriote Léon Boyer, directeur du Canal interocéanique.

Il nous semble, Monsieur, qu'il importe à la glorification de votre entreprise de laisser aux courageux et savants ingénieurs qui s'y dévouent, comme au général qui succombe sur le champ de bataille, l'espérance, tout au moins la consolation suprême, que, s'ils tombent avant l'accomplissement de la tâche, l'oubli ne se fera pas autour de leur nom dans la mère patrie.

Je ne doute pas que votre patriotisme si ardent et votre cœur si généreux n'applaudissent à l'initiative de nos concitoyens de Florac.

Votre nom est, à lui seul, le vivant symbole de la science française, je pourrais bien dire universelle. Je viens vous demander, à titre purement officieux, s'il vous agréerait d'accepter la présidence effective du Comité général du monument de Léon Boyer, directeur du Canal, mort sur le *chantier* à Panama, le 1er mai 1886, à l'âge de 35 ans.

Les deux vice-présidences ont été acceptées par M. Théophile Roussel (Lozère) et par M. Joseph Cabanes (Cantal), sénateurs. Le premier a été le véritable parrain de Léon Boyer dans toute sa carrière, le second appartient au département où le viaduc de Garrabit immortalise à jamais le nom de l'ingénieur lozérien.

Les secrétaires généraux du Comité désignés pour Paris sont : M. Ch. Talansier, ingénieur, secrétaire de la rédaction du journal le *Génie Civil*, et M. Rabanit, rédacteur à l'Agence Havas. Pour la province : M. Lefranc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Lozère, et M. Debauve, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Cantal. Puis viennent les noms des membres du comité, sénateurs, députés, généraux, ingénieurs, publicistes, industriels, etc., tous appartenant à la colonie lozéro-auvergnate de Paris.

Tel serait à peu près le projet de formation du Comité général, qui serait divisé en sous-comités locaux.

Daignez agréer, etc.

A. ANGELVIN,
Secrétaire de l'Association Lozérienne.

Après avoir pris communication de la lettre ci-dessus, M de Lesseps a accepté, séance tenante, la présidence effective qui lui était offerte.

L'Association Lozérienne a pensé qu'il était de son devoir de prendre une telle initiative, assurée d'avance qu'elle était de toutes les sympathies et du concours bienveillant de la Compagnie de Panama. Celle-ci y verra sans aucun doute un modeste mais profond témoignage d'admiration pour la colossale entreprise du Canal interocéanique et une satisfaction d'encouragement envoyée de France à tous ceux, connus et inconnus, quelle que soit leur nationalité, qui luttent contre les difficultés de toute nature dans l'isthme américain.

Recevez, Messieurs, l'expression de notre haute considération.

Les membres du bureau de l'Association Lozérienne :
(Le président étant absent de Paris, ont signé :)

JAFFARD, ANGELVIN *Secrétaires* : MOULHARAC, F. ROUX *Vice-présidents* :

Réponse de M. de Lesseps

Paris, le 20 mai 1886.

A Monsieur Angelvin, secrétaire de l'Association Lozérienne.

Monsieur,

L'initiative qu'a l'intention de prendre l'Association Lozérienne de Paris unie aux habitants de la Lozère, me touche profondément.

Un pays s'honore en perpétuant le souvenir des héros de la Science et du Travail, surtout lorsqu'ils se sont consacrés à une entreprise dont l'achèvement accroîtra le prestige de la France dans le monde.

J'accepte avec reconnaissance la présidence du Comité qui va être constitué afin d'élever un monument à Léon Boyer dans sa ville natale; et je remercie l'Association Lozérienne d'avoir pensé à m'associer à l'hommage si mérité qu'elle veut rendre à un homme dont j'avais personnellement apprécié, à Panama, sur les chantiers du Canal, la haute intelligence, l'admirable dévouement et l'ardent patriotisme.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

FERDINAND DE LESSEPS.

Réponse du conseil d'administration de la compagnie de Panama à la lettre du Bureau de l'Association Lozérienne.

Paris, le 21 mai 1886.

Messieurs,

Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 19 de ce mois.

Notre Président-Directeur, M. Ferdinand de Lesseps, nous avait donné communication de la lettre que votre secrétaire, M. Angelvin, lui avait écrite pour lui offrir, en votre nom, la présidence du Comité en formation pour élever un monument à M. Léon Boyer dans sa ville natale. Il nous a fait part en même temps de son adhésion.

Nous vous remercions d'avoir bien voulu compter sur notre sympathie et notre concours.

Le projet dont vous avez pris l'initiative a eu notre unanime approbation.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Pour le Président,
Ch.-A. DE LESSEPS.

L'Association Lozérienne doit se réunir incessamment pour organiser définitivement le comité général de souscription au monument de Léon Boyer. Il y aurait ensuite une réunion générale de Lozériens et des Cantaliens présents à Paris, réunion provoquée par la voie des journaux. M. de Lesseps serait invité à venir la présider.

(*Moniteur de la Lozère*).

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Février 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	32	47.038 t	27	37.522 t.
Voiliers	30	6.708	16	982
Totaux....	62	53.746	43	38.504

LES VICTIMES DU DEVOIR

Les *Annales des Victimes du Devoir*, publiées sous le patronage du syndicat de la Presse Parisienne, à l'occasion des fêtes de bienfaisance données au jardin des Tuileries les 5 et 6 juin, reproduisent le rapport de M. Bunau-Varilla, sur la tempête de Colon, inséré dans notre numéro du 15 avril dernier.

En transmettant ce rapport au Président du syndicat, M. Ferdinand de Lesseps l'avait accompagné de la lettre suivante, que publient également les *Annales des Victimes du Devoir* :

Monsieur,

Je suis heureux de collaborer au prochain numéro du journal que la Presse Parisienne va publier au profit des *Victimes du Devoir*.

Ayant applaudi à l'initiative généreuse dont cette publication est la consécration nouvelle, je suis enchanté d'être appelé par vous à l'honneur de participer à cette manifestation.

Dans les entreprises que je dirige à Suez comme à Panama, j'ai assisté, et je suis fier de le proclamer ici, à des actes héroïques simplement accomplis. C'est le propre des grandes œuvres d'élever les âmes, d'inspirer l'amour du bien, d'inciter au sacrifice, à l'abnégation, car ce n'est pas le seul rigoureux accomplissement du devoir qui soutient, qui anime le travailleur dans sa lutte contre la nature, au loin ; mais aussi l'idée de la patrie qui le regarde, et qu'il sert, lui disent ce qu'il doit aux hommes.

A Suez qui est achevé, comme à Panama qui s'achève, l'héroïsme français ne s'est jamais démenti.

Quel plus bel exemple que cette copie, que je vous transmets, d'un simple rapport administratif, du *compte rendu* fait par un de nos ingénieurs d'un sauvetage effectué pendant un ouragan qui a sévi dans le port de Colon en décembre dernier.

Ces braves ont risqué leur vie, noblement, simplement, sans hésiter. Vous jugerez, par le récit fidèle de l'incident, si ces héros ne méritent pas d'être cités parmi ceux que la Presse Parisienne va honorer.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments bien distingués.

Le Président,
FERDINAND DE LESSEPS.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Extrait du « Evening Telegram »

Le Président de la République de Venezuela vient d'envoyer la croix de Commandeur de l'ordre du Libertador à Messieurs La Vieille, Consul Général de France à Panama et Bunau Varilla, Ingénieur du Canal de Panama.

Le gouvernement du Venezuela ne pouvait faire un meilleur choix. Nos sincères félicitations aux nouveaux commandeurs.

PAYEMENT DU ONZIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'actions de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon n° 11, échéant le 1er juillet 1886, sera payé à partir du jeudi 1er juillet 1886, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

8 fr. 434 impôts déduits, par action nominative ;

Et de:

8 fr. 107 impôts déduits, par action au porteur libérée de 375 francs ;

7 fr. 982 impôts déduits, par action au porteur libérée de 500 francs.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger.

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

PAYEMENT

DU HUITIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 0/0

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon n° 8, échéant le 15 juillet 1886, sera payé à partir du jeudi 15 juillet 1886, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 744, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

TITRES FRAPPÉS D'OPPOSITION

A LA DATE DU 12 JUIN 1886

PARTS DE FONDATEURS

OPPOSITIONS sur dixièmes de parts de fondateurs

150 — 1414 — 5144 — 5861 — 6653 — 8201.

ACTIONS

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er juillet 1881) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

303608 — 309583 — 309584

OPPOSITION sur coupon n° 2

(Echéance du 1er janvier 1882) de Certificat provisoire et nominatif d'action.

303608

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 1er juillet 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

16446 — 16447 — 16448 — 16449 — 16450 — 16451 — 16452 — 16453 — 16454 — 16455 — 16456 — 16457 — 16458 — 16459 — 16460 — 21837 — 21838 — 21839 — 21840 — 21841 — 21842 — 21843 — 21844 — 21845 — 21846 — 21847 — 21848 — 21849 — 21850 — 21851 — 21852 — 21853 — 21854 — 21855 — 21856 — 21857 — 21858 — 21859 — 21860 — 21861 — 21862 — 21863 — 21864 — 21865 — 21866 — 119333 — 139840 — 182198 — 184918 — 260265 — 260266 — 262368 — 262369 — 262370 — 262371 — 262372 — 262373 — 277431 — 279710 — 336668 — 336669 — 382336 — 382337 — 500801 — 500802 — 500803 — 500804 — 500805 — 500806 — 500807 — 500808 — 500809 — 500810 — 500811 — 500812 — 500813 — 500814 — 500815 — 500816 500817 — 500818 — 500819 — 500820 — 500821 — 500822 — 500823 — 500824 — 500825 — 505737 — 505738 — 526006 — 526007 — 526008 — 526009 — 567541 — 567542 — 567543 — 567544 — 567545 — 577481

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Échéance du 1er juillet 1883) d'actions au porteur.

381827 — 381829 — 443823 — 443824 — 443825 — 443826 — 443827 — 443828.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 80039 — 87537 — 90746 — 90747 — 90748 — 90749 — 90750 — 90751 — 90752 — 90753 — 90754 — 90755 — 90756 — 98531 — 98532 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 326366 — 326367 — 326368 — 326369 — 326370 — 326371 — 326372 — 326373 — 326374 — 326375 — 418048 — 418049 — 418051 — 418052 — 427772 — 427773 — 427774 — 427775 — 427776 — 427777 — 427778 — 427779 — 427780 — 427781 — 427808 — 427809 — 427810 — 427811 — 427854 — 427855 — 427856 — 427857 — 427867 — 427868 — 427869 — 427870 — 427871 — 427911 — 427912 — 427913 — 427914 — 427915 — 427916 — 427917 — 427918 — 427919 — 427920 — 427921 — 427922 — 427923 — 427924 — 427925 — 427926 — 427927 — 427928 — 427929 — 427930 — 427931 — 427932 — 427933 — 427934 — 427935 — 427936 — 427937 — 427938 — 427939 — 427940 — 427941 — 427942 — 494434 — 494435 — 494436 — 494437 — 494438 — 494519 — 494520 — 529327 — 529328 — 529329 — 529330 — 529331 — 529332 — 529333 — 529334 — 529341 — 529342 — 529887 — 529888 — 529889 — 529905 — 529906 — 529907 — 529908 — 529909 — 529910 — 529911 — 531514 — 531515 — 531516 — 531517 — 531518 — 531519 — 531520 — 531521 — 531522 — 531523 — 531524 — 531525 — 531526 — 531527 — 531528

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 1er juillet 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 102794 — 198838 — 216813 — 216814 — 508558 — 508559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 8

(Echéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur

42039 — 42040 — 42041 — 48791 — 94419 — 94420 — 94421 — 124276 — 124277 — 262685 — 492245 — 492246 — 492247 — 492248 — 492249.

OPPOSITIONS sur coupons n° 9

(Echéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur.

124184 — 124185 — 237410 — 246034 — 535221 — 535222 — 535223 — 539726 — 539727 — 539732 — 539733 — 559559.

OPPOSITIONS sur coupons n° 10

(Echéance du 1er janvier 1886) d'actions au porteur.

46803 — 296071 — 296072 — 320602 — 320603 — 320604 — 320605 — 320606 — 320607 — 322974 — 323013 — 340667 — 506654 — 532155 — 532156

OPPOSITIONS sur coupons n° 11

(Echéance du 1er juillet 1886), d'actions au porteur

543658 — 543659 — 543660 — 543661 — 543662 543663 — 543664 — 543665 — 543666 — 543667 543668 — 543669 — 543670

OPPOSITIONS sur Actions au porteur.

13679 — 13680 — 15767 — 16362 — 21760 — 37698 — 37699 — 38715 — 38716 — 38717 — 38718 — 38719 — 38720 — 38721 — 38722 — 38723 — 40875 — 47207 — 76554 — 76555 — 76556 — 79126 — 79127 — 79128 — 79129 — 79130 — 79131 — 80795 — 80796 — 92669 — 114812 — 144234 — 145716 — 147005 — 193814 — 193815 — 193816 — 193817 — 193818 — 193819 — 193820 — 194199 — 199720 — 241778 — 241779 — 270183 — 271906 — 272672 — 272673 — 273112 — 273113 — 273127 — 273128 — 273129 — 273130 — 273131 — 273206 — 273207 — 310727 — 310728 — 310729 — 310730 — 310731 — 310732 — 316025 — 316026 — 316027 — 322313 — 322314 — 322315 — 322316 — 322317 — 325356 — 325357 — 355741 — 359212 — 372814 — 372815 — 389525 — 389526 — 389527 — 389528 — 389529 — 389530 — 413594 — 413595 — 413596 — 413597 — 413598 — 413599 — 418270 — 418271 — 420890 — 440297 — 440298 — 440299 — 446003 — 446004 — 447579 — 467053 — 467054 — 469171 — 469172 — 469685 — 469686 — 489822 — 489823 — 491668 — 495158 — 498473 — 498731 — 521432 — 521433 — 521434 — 521435 — 521436 — 521437 — 539964 — 539971 — 539975 — 546617 — 559150 — 559158 — 572239 — 572240

OPPOSITIONS sur Certificats d'inscription nominative d'actions.

1737 pour une action. — 2262 pour seize actions. — 3139 pour quarante actions. — 4059 pour quarante actions. — 4563 pour vingt actions. — 4660 pour quatre actions. — 4774 pour quatre actions — 5245 pour deux actions. — 5492 pour quatre actions. — 5950 pour une action. — 5985 pour cinq actions. — 6365 pour trois actions. — 8339 pour vingt-deux actions. — 8360 pour deux actions. — 8597 pour quatre actions. — 8684 pour une action. — 8800 pour deux actions. — 9063 pour une action. — 9289 pour cinq actions. — 10786 pour une action. — 11610 pour quarante-cinq actions. — 12626 pour une action. — 12928 pour deux actions. — 15549 pour six actions. — 15564 pour deux actions. — 16915 pour deux actions. — 18678 pour une action.

OBLIGATIONS 5 0/0

—

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 15 janvier 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

151462 — 224514

OPPOSITIONS sur coupons n° 4

(Echéance du 15 juillet 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

126179 — 126180 — 193793.

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Echéance du 15 janvier 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

37067 — 102661 — 102662 — 102663 — 102664 — 102665 — 102666 — 102667 — 102668 — 102669 — 102670.

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 15 juillet 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

30629 — 30630 — 30631 — 30632 — 81717 — 87057 — 87058 — 87059.

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 15 janvier 1886) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

153480 — 153481 — 153482 — 153483 — 153484 — 153485 — 170193 — 170194 — 170195 — 170196 — 170197 — 170198 — 170199 — 170200 — 170201 — 170202 — 170203 — 170204 — 170205 — 170206 — 170207 — 170208 — 170209 — 170210 — 170211 — 170212 — 194619

OPPOSITIONS sur obligations de 500 fr. 5 0/0 au porteur.

1410 — 15955 — 15956 — 15957 — 15958 — 15959 — 15962 — 19579 — 19580 — 31528 — 31529 — 37183 — 37184 — 37185 — 44730 — 44731 — 52631 — 52864 — 80233 — 80483 — 80484 — 90366 — 108166 — 129495 — 129496 — 147456 — 147457 — 147458 — 147459 — 147460 — 147461 — 154562 — 154563 — 154564 — 170709 — 170710 — 170711 — 191789 — 191790 — 191791 — 191792 — 191793 — 202679 — 203984 — 205418 — 217041 — 234132 — 234133 — 240639 — 240640 — 240641 — 240642 — 244293 — 247295 — 248373 — 248374 — 248375.

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 5 0/0.

136 pour trois obligations. — 154 pour une obligation. — 1607 pour dix obligations — 1657 pour vingt et une obligations. — 2506 pour quatre obligations.

OBLIGATIONS 3 0/0

—

OPPOSITIONS sur obligations provisoires.

10896 — 15452 — 33789 — 48861 — 49254 — 52340 — 99826 — 116968 — 119826 — 158903 — 158904 — 158905 — 182457 — 229397 — 229398 — 232515 — 240674 — 240675 — 245698 — 246788 — 255351 — 259220 — 261769 — 261770 — 261771 — 261772 — 261773 — 261774 — 261775 — 261776 — 261777 — 261778 — 261779 — 261780 — 261781 — 261782 — 261783 — 261784 — 261785 — 264 35 — 264814 — 270641 — 270642 — 270643 — 270644 — 270649 — 299413 — 302609 — 302610 — 351375 — 351376 — 397072 — 397073 — 397074 — 397075 — 397076 — 397077 — 397078 — 397079 — 397080 — 397081 — 413098 — 413099 — 415188 — 415189 — 417775 — 417776 — 425643 — 435043 — 435044 — 435045 — 435046 — 435047 — 478222 — 478223 — 478224 — 478225 — 496381 — 496382 — 496383 — 496384 — 516626 — 516627 — 516628 — 516629 — 516630 — 516631 — 516632 — 516633 — 583840.

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 15 avril 1885), d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

229192 — 457152 — 457153 — 457154 — 457155 — 457156 — 457157 — 457158 — 457159 — 457160 — 457161 — 485435.

OPPOSITIONS sur coupons n° 2

(Echéance du 15 octobre 1885) d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

434.531 — 434.532 — 434.533 — 434.534 — 434.535 434.536 — 434.537 — 434.538 — 434.539 — 434.540 434.541 — 434 542 — 434.543 — 434.544 — 434.545 434.546 — 434.547 — 463.699 — 463.700 — 463.701 463.702 — 463.703 — 463.704 — 463.705 — 463.706 463.707 — 463.708 — 463.709 — 463 710 — 463.711 463.712 — 463.713 — 463.714 — 463 715 — 463.716 463.717 — 463.718 — 463.719 — 463.720 — 463.721 463.722 — 463.723 — 463.724 — 463.725 — 463.726 463.727 — 463.728 — 505.717 — 505.717 —

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 15 avril 1886) d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

32.261 — 32.262 — 32.263 — 32.264 — 32.265
32.266 — 32.267 — 103.712 — 103.713 — 103.714
103.715 — 103.716 — 103.717 — 103.718 — 103.719
103 720 — 103.721 — 103.986 — 103.994 — 103.995
102.996 — 416.180 — 416.181 — 416.182 — 416.183
416.184 — 416.185 — 416.186 — 416.187 — 416 188
416.189 — 416.190 — 416.191 — 416.192 — 416.193
416.194 — 416.195 — 416 196 — 416.197 — 416.198
416.199 — 416.200 — 416.201 — 416.202 — 416.203
416.204 — 416.205 — 416.206 — 416.207 — 416.208
416.209 — 416.210 — 416.211 — 416.212 — 416.213
416.214 — 416.215 — 416.216 — 416.217 — 416.218
416.219 — 416 220 — 416.221 — 416.222 — 416.223
416.224 — 416.225 — 416.226 — 416.227 — 4 6 228
416.229 — 416.230 — 416.231 — 416.232 — 416.233
416.234 — 416.235 — 416.236 — 416.237 — 416.238
416.239 — 416 240 — 416.241 — 416.242 — 416.243
416.244 — 416.245 — 416.246 — 416.247 — 416.248
416.249 — 416 250 — 416.251 — 416.252 — 416.253
416.254 — 416.255 — 416.256 — 416.257 — 416.258
416.259 —

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur (Titres définitifs)

22136 — 22137 — 23591 — 23592 — 23593 —
23594 — 23595 — 23596 — 23597 — 23598 —
23599 — 23600 — 28037 — 28056 — 34938 —
92755 — 110127 — 110128 — 110129 — 110130 —
110131 — 110132 — 114244 — 114245 — 114246 —
114247 — 114248 — 114249 — 114250 — 114251 —
114252 — 114253 — 114254 — 114255 — 114256 —
114257 — 114258 — 168741 — 171741 — 171742 —
171743 — 171744 — 171745 — 171746 — 171747 —
171748 — 171749 — 171750 — 171751 — 171752 —
208076 — 208077 — 208078 — 208079 — 212863 —
212864 — 212865 — 212866 — 212867 — 267363 —
267364 — 340981 — 340982 — 340983 — 340984 —
340985 — 340986 — 340987 — 340988 — 419133 —
419134 — 509063 — 509065 — 509066 — 509067 —
509069 — 515077 — 518371 — 518372 — 518373 —
532297 — 532298 — 532299 — 532300 — 532301 —
532302 — 532303 — 532304 — 532305 — 532306 —
535138 — 535139 — 535140 — 535141 — 574010 —
576504 — 576505 — 576506 — 576507 — 576508

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 3 0/0.

455, pour une obligation. — 4254, pour dix obligations.

OBLIGATIONS 4 0 0

—

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

13102 — 19944 — 19945 — 19946 — 19947 —
19948 — 19949 — 19950 — 19951 — 19952 —
19953 — 19954 — 19955 — 19956 — 19957 —
19958 — 19959 — 19960 — 19961 — 19962 —
19963 — 30453 — 30454 — 30455 — 33731 —
33732 — 87365 — 87366 — 87367 — 87865 —
87866 — 94396 — 94397 — 102737 — 110924 —
115999 — 116000 — 135528 — 149339 — 149340 —
151176 — 151177 — 153794 — 170681

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er avril 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

1189 — 1190

OPPOSITIONS sur coupons n° 2

(Echéance du 1er octobre 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

20286 — 35278 — 35279 — 35280 — 35281 —
35282 — 41513 — 41514 — 41515 — 41516 —
41517 — 41518 — 41519 — 42498 — 49005 —
49006 — 49007 — 49008 — 49009 — 49010 —
49011 — 49012 — 49013 — 49014 — 49015 —
59254 — 59255 — 59256 — 59257 — 95813 —
95814 — 95815 — 95816 — 95817 — 95818 —
95819 — 130999 — 131000 — 131001 — 133230 —
133231 — 139892 — 139893 — 139894 — 139895 —
139896 — 139922 — 139923 — 139924 — 139925 —
139926 — 139927 — 139928 — 139929 — 155870 —
155871 — 157495 — 164456 — 164457 — 164458 —
164459 — 165534 — 165535 — 165536 — 169023 —
169024 — 169025 — 169026 — 169027 — 187998 —
187999 — 188000 — 188001 — 188002 — 188003 —
188004 — 188005 — 188006 — 188007 — 193033 —
200492 — 200493 — 200494 — 200495 — 200496 —
200497 — 200498 — 200499 — 200500 — 200501 —
210221 — 210222 — 210223 — 210224 — 218836 —
218837 — 218838 — 218839 — 229658 — 229659 —
229660 — 240941 — 240942 — 240943 — 243158 —
243159 — 243160 — 266208 — 266209 — 266210 —
266211 — 266212 — 266213 — 266214 — 266215 —
266216 — 266217 — 266218 — 266219 — 266220 —
266221 — 266222 — 266223 — 266224 — 266225 —
266226 — 226227 — 291163 — 291164 — 291506 —
291507

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur (Titres définitifs).

5187 — 5188 — 5189 — 27349 — 27350 —
27351 — 27352 — 27403 — 27421 — 27422 —
71792 — 107940 — 107941 — 107942 — 107943 —
107944 — 107945 — 107946 — 107947 — 107948 —
107949 — 157126 — 157127 — 157128 — 157129 —
157130 — 157131 — 157132 — 157133 — 157134 —
157135 — 197318 — 218890 — 218891 — 218892 —
218893 — 218894 — 222166 — 222167 — 222168 —
238047 — 238048 — 238049 — 238050 — 238051 —
238052 — 238053 — 238054 — 253783 — 253784 —
253785 — 253786 — 308044 — 328873 — 428874

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 27 mai au 12 Juin 1886.

—

Opp. 462. — Sur douze obligations 3 0/0 au porteur nos 171,741 à 171,752.

Opp. 463. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action n° 18,678 pour une action.

MAINLEVÉES

Signifiées du 27 mai au 12 Juin 1886.

—

Opp. 337. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action n° 5,955 pour une action.

Opp. 461. — Sur vingt coupons n° 2 (Echéance du 15 octobre 1885), d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur, nos 565,982 à 566,001.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 0000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 29 MAI AU 11 JUIN 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
29	458 75 457.50 458.75 460 461.25 462.50 463.75 465 463.75 462 50 461.25 460	en liq. : ... au 31 : 460	405 407.50 408 75 410 411 25 412 50 415 410	376 378 376	222.50 223 223 50	275
30	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
31	460 461.25 460 458.75 457 50 456.25 455 456 25 457 50 455 457.50 458.75	en liq. : ...... au 31 : 461 25	410 405 400	375 376	223.50 223 222.50	275
1	455 452 50 450 451.25 453.75 455 456.25 457.50 456.25 455 457.50 455 453.75 452.50	en liq. : 455 au 15 : 453.75	410 400 395	377 377.50 378 379 380	221.50 221 220 222 222.50	273 274 275 273 273.50 274 275
2	450 451.25 450 447.50 448.75 450 451 25 450	en liq. : 453.75 au 15 : 453.75	»	380 378.75	222 222.50 223 223.50 222	275 274.50 274 275
3	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
4	443.75 442 50 441.25 440 438.75 441.25 438.75	en liq. : ... au 15 : 442.50	395 400	380 379 378.75 380 378 75	222 221 220.50	274 273 272.50
5	440 441.25 442.50 443.75 445 446.25 447.50 446.25 445	en liq. : ... au 15 : 442.50	395 400	377 376	220 220.50 221 221.50 221.75 222 222.25 222 50 222.75 223	272 272.50
6	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
7	447.50 448.75 450 451.25 450 451.25 452.50 453.75 452.50 451.25 450 451.25	en liq. : ... au 15 : 446.25	400 397.50 400	378 379 380 378 380	223 223.50 223	275 274 274 50
8	458.75 460 457.50 456.25	en liq. : ... au 15 : 456.25	400 401 25 402 50 400 398.75 397.50	380 382	223.50 223	275 274 274 50 274.25 274 274.50
9	453.75 455 456 25 457.50 456.25 455 453.75 452.50 451.25	en liq. : .. au 15 : 456.25	400	378 380	223 223 50 224	275 275.25 275.50
10	452 50 451 25 453.75 452.50	en liq. : ... au 51 : 452.50	400	380 380.50 381.75 382 382.50	224.50 223	275
11	452 50 453.75 455 456.25 457.50 458.75 455 457.50 458.75	en liq. : ... au 15 : ...	410 412.50 415	380 382 382.50 383 383.50 383 75 385	223 222 221.25 223	275 275.25

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de 500 francs.* »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

7e Année. — Numéro 165. Jeudi 1er Juillet 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA
Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 29 *Juillet* 1886
CONVOCATION

MM. les actionnaires sont informés que, vu l'insuffisance du nombre des titres déposés dans les délais fixés par les statuts, l'assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 28 juin 1886, n'a pu avoir lieu, et qu'elle est remise au jeudi 29 *juillet* 1886, *à trois heures* de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Les cartes d'admission délivrées pour le 28 juin seront valables pour le 29 juillet et le dépôt des actions continuera à être reçu à la Caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 23 juillet.

L'assemblée convoquée pour le 29 juillet délibérera, quel que soit le nombre de titres représentés, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première assemblée.

Par ordre du Conseil,
Le secrétaire général,
E. MARTIN.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

L'assemblée générale annuelle des actionnaires, pour 1886, aura lieu le 29 juillet prochain.

Aux termes des statuts, la première convocation n'ayant pas réuni le nombre d'actionnaires voulu pour que l'assemblée pût statuer valablement, la deuxième réunion annoncée sera régulièrement constituée, quel que soit le nombre des actionnaires présents.

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

Nous engageons vivement les actionnaires de la Compagnie à assister à l'assemblée du 29 juillet ou à s'y faire représenter.

A l'occasion de cette nouvelle convocation à l'assemblée générale, M. Ferdinand de Lesseps a adressé la lettre suivante aux actionnaires de la Compagnie du Canal interocéanique :

« Paris, le 24 juin 1886.

« Je m'empresse de vous informer que, vu l'insuffisance du nombre des titres déposés dans les délais fixés par les statuts, l'assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 28 juin 1886, ne pourra avoir lieu et est remise au jeudi 29 juillet prochain.

« Les cartes d'admission, délivrées pour le 28 juin, seront valables pour le 29 juillet, et le dépôt des actions continuera à être reçu à la Caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 23 juillet.

« L'assemblée convoquée pour le 29 juillet délibérera, quel que soit le nombre des titres représentés, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première Assemblée.

« Veuillez agréer, M , l'assurance de ma considération la plus distinguée.

« *Le président-directeur*,

FERDINAND DE LESSEPS.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'administration, il est fait un appel de 125 francs par action de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 20 au 25 septembre.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 20 septembre.

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

AUX ACTIONNAIRES ET CORRESPONDANTS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE

M. F. de Lesseps a adressé la lettre suivante aux actionnaires et aux correspondants de la Compagnie :

« Paris, le 19 juin 1886.

« *A MM. les Actionnaires et Correspondants de la Compagnie du Canal de Panama.*

« Messieurs,

« L'exécution du percement de l'isthme de Panama a fait cette année un pas décisif. Il n'existe plus un seul doute sur la possibilité de creuser le Canal. Vos adversaires eux-mêmes s'accordent sur ce point avec les Délégués de Chambres de commerce et les Ingénieurs éminents qui viennent de visiter vos chantiers.

« Il faut, maintenant, que la campagne prochaine, — 1886-1887, — prouve l'exécution du Canal dans les délais prévus et aux conditions énoncées par le Congrès international.

« Avec la dépense de 1,200 millions indiquée par le Congrès international, la communication entre les deux océans sera assurée avant la fin de 1889.

« Certes, des incidents imprévus peuvent venir troubler l'exécution de notre programme actuel ; mais ce programme est assez large pour qu'il nous soit possible, en cours des travaux, et suivant les circonstances, soit d'augmenter nos moyens d'action, soit de restreindre notre programme final, comme cela a eu lieu pour l'exécution du Canal de Suez.

« A la date exacte qui avait été annoncée, — le 17 novembre 1869, — 60 navires ont passé de la mer Méditerranée à la mer Rouge, le Canal maritime est entré aussitôt en exploitation et nous avons continué, depuis lors, à améliorer la voie nouvelle, sans jamais interrompre le trafic, dont les revenus n'ont cessé de s'accroître.

« La possibilité matérielle de l'exécution du Canal de Panama n'étant plus contestée et nos Conseils techniques devant, désormais, suivre pour ainsi dire au jour le jour l'exécution finale des travaux, — de telle sorte que le Canal de Panama soit mis en exploitation dans les délais fixés et avec les 600 millions prévus, — il appartenait à votre Conseil d'administration de prendre sans retard toutes les mesures de prévoyance qu'exige l'accomplissement d'un tel effort.

« Nos derniers adversaires ont essayé déjà, plusieurs fois, et notamment à la Bourse, — ne pouvant plus nier l'exécution du Canal, — de s'attaquer au crédit de l'entreprise. Les Actionnaires, parfaitement instruits par l'expérience du Canal de Suez, ont jusqu'ici déjoué toutes les manœuvres de la spéculation ; mais nous devons, au point de vue financier comme au point de vue des travaux, prendre, exagérer même, les précautions.

« En attendant, en conséquence, le vote de la loi que le Gouvernement vient de déposer à la Chambre, loi par laquelle nous serons autorisés à émettre des obligations à lots, votre Conseil d'administration a décidé, sur ma proposition, l'appel du quatrième quart sur les actions, qui serait à verser le 20 septembre prochain.

« Nous serons ainsi, et sans avoir à hâter l'émission d'obligations pour laquelle une loi spéciale nous est nécessaire, en mesure de tenir toutes nos promesses et garantir à nos entrepreneurs, liés par leurs engagements, les moyens de continuer avec énergie les grands travaux qu'ils ont entrepris, de poursuivre, d'assurer en un mot, et sans aucune hésitation, l'achèvement du Canal interocéanique.

« Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assurance de mon dévouement.

« FERDINAND DE LESSEPS. »

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

SEPTIÈME TIRAGE — 15 JUIN 1886
183 OBLIGATIONS

Le septième tirage des Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 juin 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 183 Obligations comprises dans les séries suivantes ont été extraits de la roue :

6.501	à	6.525	25
22.426	à	22.450	25
119.451	à	119.475	25
150.201	à	150.225	25
221.526	à	221.533	8
235.176	à	235.200	25
240.151	à	240.175	25
243.951	à	243.975	25
			183

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 15 juilet 1886, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des titres sortis aux tirages précédents et non présentés au remboursement.

41367 — 80759 — 155548 — 230349

TÉLÉGRAMME

Cube exécuté en Mai

Décomposé suivant situations commençant par Colon

Colon	272.000
Gatun	250.000
Bohio Soldado	42 000
Tabernilla	3.000
San Pablo	32.000
Gorgona	32.000
Matachin	10.000
Obispo	50.000
Emperador	96.000
Culebra	59.000
Paraiso	11.000
Corozal	3.000
La Boca	24.000
	884 000
Dérivations	105.000
Accessoires	91.000
Total	1.080.000

Par décision du Conseil d'administration en date du 25 juin 1886, M. Jacquier, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Saint-Etienne, a été nommé Directeur des travaux du Canal de Panama.

PROJET DE LOI POUR UNE EMISSION d'obligations à lots

Le Ministre des travaux publics a déposé, le 17 juin, sur le bureau de la Chambre un projet de loi relatif à l'autorisation d'émission d'obligations à lots à accorder à la Compagnie de Panama.

Voici le texte de l'exposé des motifs et de l'article unique de ce projet :

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs,

Le 27 mai 1885, M. Ferdinand de Lesseps, président de la Compagnie universelle du Canal-interocéanique de Panama, adressait à M. le ministre de l'intérieur la lettre suivante, ayant pour objet d'obtenir l'autorisation d'émettre un emprunt de 600 millions de francs constitué par des obligations à lots :

21 mai 1885.

A Monsieur le Ministre de l'intérieur,

Monsieur le ministre,

La Compagnie du Canal de Panama se trouve actuellement dans la situation où se trouvait la Compagnie du Canal de Suez deux ans avant l'inauguration du canal maritime.

Presque la moitié de l'effort nécessaire pour achever le Canal de Panama a été fait.

L'organisation des chantiers, l'installation sur toute la longueur de la ligne, d'un océan à l'autre, de vingt entrepreneurs creusant l'isthme à leurs risques et périls, un matériel immense à pied d'œuvre et tel que le canal peut être terminé et inauguré en 1888, dans les conditions du programme du Congrès international de 1879, ont nécessité les dépenses prévues et dont l'importance est relative à l'effort accompli.

Sur les 1,071 millions de francs fixés par la commission internationale comme coût total du canal achevé, 471,303,000 francs ont été appelés et dépensés ou engagés pour l'exécution du canal proprement dit.

Tous les chantiers sont en travail, et 12 millions de mètres cubes ont déjà été enlevés.

Mais le public, en général, ignore que la période d'organisation est, dans les travaux publics, la plus difficile et la plus coûteuse ;

Qu'une fois les machines en action, on peut considérer le problème comme résolu, la tâche comme terminée ; et il a même oublié, semble-t-il, que sur les 75 millions de mètres cubes qu'il a fallu enlever pour creuser le Canal maritime de Suez, 50 millions l'ont été en deux ans, c'est-à-dire aussitôt après que les machines amenées furent en marche.

Alors, comme aujourd'hui pour le canal de Panama, l réalité et l'importance des résultats obtenus à Suez ne frappaient pas tous les esprits, et la malveillance s'emparant d'une situation inévitable, à laquelle aucune œuvre ne saurait échapper, s'acharnait, par la publication de brochures alarmantes, l'envoi de correspondances imprimées, la publication et la diffusion de fausses nouvelles, à inquiéter les actionnaires et les obligataires de la Compagnie de Suez, et cela, dans un but que les tribunaux eurent à apprécier.

Des condamnations exceptionnellement sévères firent justice de ces manœuvres.

Les actionnaires et les obligataires de la Compagnie de Panama, en butte aux mêmes visées, sont actuellement en France au nombre de 319,739, soit :

102,116 actionnaires
217,623 obligataires

Total : 319,739 associés.

Ces actionnaires et ces obligataires ne se sont pas laissé intimider jusqu'ici par les attaques d'une certaine presse, ni par les agissements d'une certaine spéculation ; — d'ailleurs, la plupart de ces 319,000 porteurs de titres de Panama sont d'anciens actionnaires ou obligataires de Suez, entreprise dont le passé leur est une instruction suffisante.

Les divers titres émis pour creuser le canal de Suez, additionnés aux divers prix de leur émission, avaient procuré successivement à la Compagnie des ressources s'élevant à la somme de. 389.316.688 90

Ces mêmes titres valent ensemble, actuellement (mai 1885). . . . . 1.264.529.535 »
soit un capital triplé.

Ce bénéfice réalisé et susceptible d'une plus-value indéfinie, donne aux actionnaires et aux obligataires de la Compagnie de Panama la force nécessaire pour résister aux attaques de toutes sortes, intéressées.

Mais ce groupe spécial de petits capitalistes, à qui le passé donne la mesure de l'avenir, ayant apporté à la Compagnie de Panama les premiers fonds pour commencer le creusement du Canal maritime, semble avoir fait tout ce qu'il pouvait faire, et, comme jadis pour le Canal de Suez, et en vue de l'achèvement de l'œuvre, il est urgent, pour réunir les capitaux nécessaires prévus, de modifier la forme de l'appel au crédit jusqu'ici employée avec succès.

Pour l'achèvement du Canal de Suez, et en pareille occurrence, le gouvernement français accorda à M. de Lesseps l'autorisation d'émettre des obligations à lots.

Ces obligations à lots, émises au prix de 300 fr., valent actuellement 565 fr.

L'intervention du gouvernement français en faveur de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez se justifiait par cette double considération :

Que le premier capital de l'entreprise avait été presque entièrement souscrit en France ;

Que les revenus du Canal achevé, payés par toutes les nations, rémunéreraient ce capital national qui, par conséquent, serait pour la France un placement exceptionnellement avantageux.

En effet, les résultats ont dépassé les prévisions.

On avait compté, pour Suez, sur un mouvement annuel de 3 millions de tonnes ;

Ce mouvement est de 8 millions de tonnes ; et il atteindra successivement 10, 12, 16 et 20 millions par an.

Pour Panama, la commission de statistique du congrès international, présidée par M. Levasseur, de l'Institut, avait évalué, en 1879, à 7 millions 1/2 de tonnes le mouvement qui se produira dans le Bosphore américain dès la première année de son ouverture. Or, les constatations officielles, réunies depuis, ont augmenté déjà ce chiffre.

En ne prévoyant, toutefois, qu'un mouvement de 6 millions de tonnes, la seule taxe de transit accuse une recette de 90 millions de francs.

Et il y faudrait ajouter la valeur et le produit des 10,000 hectares de terrain appartenant à la Compagnie aux deux extrémités et sur toute la longueur du canal maritime, et les 500,000 hectares de terres domaniales, avec les mines qu'elles contiennent, concédés gratuitement à la Compagnie par le gouvernement colombien.

Voici les conclusions de la commission technique du congrès international de 1879 dont M. Voisin-Bey, inspecteur général des ponts et chaussées, avait été le rapporteur :

La dépense de construction du Canal à niveau serait approximativement de 1,070 millions. Avec son chiffre de dépense de 1,070 millions, le Canal à niveau sera rémunérateur, on pourra parfaitement adopter le chiffre de 15 fr. par tonne pour la fixation du tarif, et il suffira dès lors d'un passage de 4 millions de tonnes, chiffre bien inférieur aux évaluations de la commission de statistique, pour fournir l'intérêt à 5 0/0 des capitaux engagés, compte tenu du montant des frais annuels d'entretien et d'exploitation évalués, comme on l'a dit, à 6,500,000 fr.

Ce sont bien là nos calculs : 4 millions de tonnes suffiraient à la rémunération de tous les capitaux engagés pour la construction du Canal de Panama.

Le surplus, comme à Suez, vaudra aux actionnaires les larges et légitimes bénéfices qui leur ont été promis.

Ces actionnaires étant Français, c'est notre France qui bénéficiera, — comme pour le Suez, — du grand service rendu au trafic universel.

L'exploitation du Canal maritime de Suez a déjà donné à la France (1885) un milliard deux cent vingt millions de francs.

Les résultats du percement de l'isthme américain seront, pour la France, bien autrement considérables, non seulement au point de vue financier, mais encore au point de vue commercial, car c'est une particularité frappante et connue, que les populations des pays que baigne l'océan Pacifique, de San-Francisco au Chili, sont des clients qui ont une préférence marquée pour les produits de l'industrie française.

C'est pour que rien ne vienne compromettre cet avenir, et en considération de l'intérêt qu'a tout particulièrement la France dans l'exécution du deuxième grand Bosphore artificiel créé, que le président de la Compagnie universelle du Canal de Panama demande au gouvernement de la République française à être autorisé, comme il l'a été jadis dans des circonstances identiques, comme président de la Compagnie universelle du Canal de Suez, à émettre des obligations à lots, pour un chiffre de 600 millions de francs.

Les versements des obligations à lots ne pourront se faire que successivement, au fur et à mesure des besoins, en trois années, sans doute, le canal pouvant être achevé en 1888.

A l'appui de cette demande, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un mémoire qui permettra au gouvernement d'étudier l'origine et la situation actuelle de l'entreprise.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération respectueuse.

Ferdinand de Lesseps.

Avant de statuer sur cette demande, le gouvernement a cru devoir réclamer l'avis spécial du ministre des travaux publics. Par une décision du 24 décembre 1885, M. Demôle a chargé d'une mission à Panama M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Rousseau, ancien sous-secrétaire d'Etat au ministère des travaux publics, puis au ministère de la marine et des colonies.

C'est à la date du 30 avril dernier que M. Rousseau a remis aux mains du ministre des travaux publics le compte-rendu de sa mission.

M. Rousseau, dans ses conclusions, admet la possibilité de mener à bien le percement de l'isthme de Panama ; il fait ressortir le caractère grandiose de l'œuvre poursuivie, l'importance des efforts déjà réalisés et l'intérêt qui s'attache à en assurer le succès par l'entremise d'une Compagnie française. Il ajoute que l'approbation des projets et des marchés

échappant au gouvernement ainsi que la direction des travaux, l'entreprise présentant d'ailleurs de sérieux aléas, le gouvernement ne saurait donner à la Compagnie ni conseils, ni garantie quelconques.

Mais le gouvernement, d'après lui, doit s'assurer que la Compagnie poursuit son œuvre avec réflexion, qu'elle n'en ignore pas les difficultés, qu'elle s'éclaire pour les résoudre des lumières des hommes considérables par leur science et leur autorité morale qui forment ses conseils, qu'elle soumet en un mot, à une instruction sérieuse et approfondie toutes les mesures qu'elle est appelée à prendre, notamment les réductions et simplifications qui apparaîtraient comme de nature à faciliter l'ouverture du Canal dans les limites prévues de temps et d'argent.

Conformément à ces conclusions, nous avons demandé à la Compagnie du Canal interocéanique de vouloir bien nous communiquer non seulement les procès-verbaux des délibérations ordinaires de sa commission technique supérieure sur les détails d'exécution, mais encore un avis spécial de ladite commission sur l'ensemble de l'entreprise.

Cet avis nous a été transmis le 25 mai dernier.

La commission technique supérieure ne nie point les difficultés que soulève la réalisation du programme arrêté par la Compagnie, mais elle exprime la conviction que ces difficultés seront surmontées.

Visant les dispositions déjà prises et les améliorations nouvelles qu'on pourrait introduire dans les projets, elle émet l'opinion que les 600 millions fournis par l'emprunt projeté sont au moins suffisants pour conduire l'entreprise à un degré d'avancement qui, selon elle, ne laisserait aucun doute sur le succès final et permettrait de l'assurer au moyen d'un dernier effort mesurable avec précision. .

Le document porte les signatures de :

MM.

Daubrée, membre de l'Institut, ancien inspecteur général des mines;

De Fourcy, ancien inspecteur général des ponts et chaussées;

Jacquet, inspecteur général des ponts et chaussées;

Jurien de la Gravière, vice-amiral, membre de l'Institut;

Lalanne, membre de l'Institut, ancien inspecteur général des ponts et chaussées;

Laroche, ingénieur en chef des ponts et chaussées, professeur à l'école des ponts et chaussées;

Pascal, ancien inspecteur général des ponts et chaussées;

Ruelle, ingénieur des ponts et chaussées en retraite, directeur de la construction au chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

Le percement du Canal interocéanique ayant un caractère exceptionnel, son achèvement par une Compagnie française offrant un intérêt pour notre pays, les conclusions du rapport de M. Rousseau tendant à ce que l'œuvre soit encouragée sous la condition formelle — actuellement remplie — que les conseils techniques de la Société émettent un avis favorable sur l'état de l'entreprise, nous croyons devoir soumettre aux Chambres une proposition ayant pour objet d'accorder à la Compagnie l'autorisation qu'elle sollicite depuis un an. Mais il est bien entendu qu'une telle autorisation ne saurait impliquer de la part des pouvoirs publics ou du gouvernement une garantie quelconque, même simplement morale, pour des travaux et des dépenses qui échappent à notre contrôle.

Dans l'exposé des motifs qui précédait le projet de loi soumis en 1868 au Corps législatif et ayant pour objet d'accorder à la Compagnie du Canal maritime de Suez, l'autorisation d'émettre un emprunt à lots, le gouvernement s'exprimait ainsi :

« Aussi ne pouvions-nous songer à vous proposer de prêter à la Compagnie un concours qui aurait pu avoir pour conséquence ou même seulement pour apparence l'immixtion directe ou indirecte de l'État dans ses affaires, ou la garantie de l'Etat à un degré quelconque, soit de l'entreprise, soit de l'emprunt. »

Et l'exposé des motifs ajoutait :

« L'encouragement qui vous est demandé et que vous accorderez à la Compagnie du Canal maritime de Suez, en raison du caractère de son œuvre, sera donc uniquement dans l'autorisation législative d'attacher des lots aux titres de son emprunt. »

C'est dans le même esprit, Messieurs, que nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi suivant, qui autorise la Compagnie de Panama à effectuer ses emprunts, jusqu'à concurrence de 600 millions, au moyen de titres remboursables avec lots, et fixe les conditions auxquelles devront répondre, soit le taux d'intérêt, soit le montant annuel des lots, soit la valeur nominale des titres émis.

Nous insistons sur ce que cette initiative ne saurait entraîner pour le gouvernement aucune responsabilité relativement au résultat d'une entreprise qu'il n'est pas admis à contrôler. Nous reconnaissons qu'un grand effort a déjà été réalisé à Panama ; mais nous faisons les réserves les plus formelles en ce qui concerne soit les délais d'exécution, soit les capitaux nécessaires pour mener l'œuvre à bonne fin. Ces réserves s'imposent d'autant plus que délais et capitaux peuvent dépendre de remaniements dans les projets.

Il est à peine besoin d'ajouter que nous tiendrons à la disposition des commissions parlementaires tous les documents dont nous avons nous-mêmes pris connaissance, parmi lesquels sont le rapport de M. Rousseau et l'avis du comité technique supérieur siégeant auprès de la Compagnie du Canal interocéanique.

PROJET DE LOI

Article unique.

La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama est autorisée à effectuer ses emprunts, jusqu'à concurrence de 600 millions de francs, au moyen de titres remboursables avec lots par la voie du sort, aux conditions suivantes :

1° Les titres émis jouiront d'un intérêt annuel dont le taux ne pourra être inférieur à 3 0/0 du capital nominal ;

2° La somme totale annuelle des bénéfices aléatoires attribués sous forme de lots ne pourra, en aucun cas, excéder 1 0/0 du capital.

3° La valeur nominale des titres émis ne pourra être inférieure à 300 francs. Le fractionnement ultérieur des titres émis est interdit.

La commission chargée d'examiner le projet de loi a été élue dans les bureaux de la Chambre le 24 juin.

Elle est composée de MM. Barbe, Salis, Marmonier, Andrieux, Proal, Compayré, Richard, Pernolet, Le Guay, Germain Casse et Cordier.

La commission a élu comme président M. Germain Casse et comme secrétaire M. Compayré.

Parmi les réflexions suggérées à nos confrères par l'exposé des motifs du projet de loi et la composition de

la commission, nous citerons, entre autres, la note suivante publiée par le *Soleil :*

La discussion a été très courte. Les adversaires du projet de loi ont surtout critiqué les émissions de valeurs à lots ; les partisans de la loi ont parlé du nombre de petits actionnaires intéressés à la prospérité de l'entreprise ; les députés des départements maritimes ont donné lecture de pétitions favorables au projet du gouvernement.

MM. Barbe, Salis, Marmonier, Compayré, Le Guay, Germain Casse et Cordier, sont opposés au vote de la loi ou tout au moins de la loi telle qu'elle est rédigée ; MM. Andrieux, Proal et Richard sont favorables.

La commission terminera rapidement ses travaux et le débat s'ouvrira en séance publique avant la fin de la session.

D'après le *Messager de Paris*, il n'y a pas lieu, pour les amis et les actionnaires de la grande entreprise, de regretter que ceux-là mêmes qui étaient, en principe, peu disposés à recommander à la Chambre une solution favorable à la requête présentée, aient reçu mission d'étudier à fond la question.

On peut être assuré, dit notre confrère, par la composition même de la commission, que l'examen sera aussi approfondi que l'exige l'importance des intérêts en jeu. Les commissaires auront à cœur de prendre une connaissance exacte de tous les éléments du débat, de toutes les pièces, de tous les documents que le gouvernement, d'une part, et la Compagnie, de l'autre, vont placer sous leurs yeux. C'est précisément ce que celle-ci pouvait ardemment désirer. Loin de fuir la lumière, elle réclame une grande enquête contradictoire et appelle une discussion. Comme elle ne manquera pas d'apporter à la commission les preuves les plus convaincantes de la réalité de ses assertions constantes et réitérées de la possibilité de poursuivre et d'achever la construction du canal dans les conditions et les termes prévus, comme elle démontrera victorieusement qu'avec les produits de la souscription dont elle sollicite l'autorisation, elle est en état de mener à bien sa gigantesque entreprise, l'adhésion finale de la commission ou, à défaut de celle-ci, l'adhésion de la majorité de la Chambre, acquerra une force et une autorité d'autant plus grandes que la question aura été débattue plus vivement et de plus près.

La *France* exprime, en d'autres termes, une opinion analogue :

Que devaient faire, dit-elle, nos représentants ? Devaient-ils approuver purement et simplement, ou bien devaient-ils chercher à s'éclairer sur la situation actuelle du canal de Panama, sur ses moyens d'action, sur l'exactitude des promesses ?

La réponse est facile. Ils avaient le devoir de demander des explications très détaillées pour ne se prononcer qu'après avoir été persuadés du grand avenir du canal, pour la France d'abord, pour ceux qui y ont consacré leurs économies ensuite.

La Compagnie de Panama, dans laquelle nous avons la plus grande confiance personnellement, doit être soumise à ces investigations ; c'est pourquoi nous félicitons la Chambre des députés d'avoir montré, au lieu d'une confiance irréfléchie, la volonté d'étudier l'œuvre de M. de Lesseps, c'est-à-dire d'avoir élu la commission parlementaire dont la majorité demande de nombreux renseignements.

L'*Intransigeant* dit :

Sur le marché des valeurs, on s'entretient de la nomination de la commission relative au Panama. La majorité est, dit-on, hostile au projet. Mais il faut considérer que beaucoup de députés étaient absents, au moment de la nomination des bureaux, et qu'en outre, la discussion publique peut modifier le rapport de la commission. M. de Lesseps désire d'ailleurs que la question soit discutée le plus tôt possible, afin de fournir les détails les plus précis sur l'état des travaux et sur le succès assuré de l'œuvre qu'il a entreprise.

Le *Gaulois* fait observer dans quelles conditions a été élue la commission, alors qu'une partie des bureaux étaient incomplets :

L'opinion qui me semble prévaloir, dit-il, c'est qu'une commission élue en l'absence d'un si grand nombre de députés a une responsabilité très lourde. Elle doit en avoir, — on dit qu'elle en a — le sentiment. Elle va avoir en mains le dossier, recevoir toutes les explications ; après quoi, il faudra qu'elle prépare une décision à la Chambre.

C'est une tâche délicate, parce que l'œuvre se poursuit et qu'il ne faut pas perdre de vue la perspective, — pourquoi ne pas dire la certitude ? — d'un succès définitif dont chaque jour nous rapproche.

J'ai la conviction que M. de Lesseps ne rencontrera dans cette commission, le jour où il se présentera devant elle, aucun parti pris hostile. Le sentiment des responsabilités éclaire le jugement et fortifie la conscience. Or, je ne crois pas que, sur le terrain des affaires, des députés aient l'occasion d'émettre un vote plus grave que celui par lequel ils vont se prononcer sur la demande de la Compagnie de Panama.

Cela dit, ce qu'il faut souhaiter, c'est qu'on aille vite. Il y a cinq ou six bonnes raisons de se presser ; il n'y en a pas une pour infliger à cette affaire un nouveau retard.

Même observation dans le *Journal des Débats* :

L'émotion produite par la nomination de la commission et les tendances connues de certains commissaires n'a pas été de longue durée, car on a bientôt appris par suite de quel concours de circonstances les candidatures adverses l'avaient emporté.

On s'est donc remis aussitôt d'une alarme si chaude.

Ces commissaires, dits hostiles, le sont-ils en réalité, et ce mot hostile n'est-il pas bien gros pour peindre la situation d'esprit dans laquelle ils se trouvent ? Ne sont-ce pas plutôt des commissaires *ad referendum*, qui veulent étudier l'affaire, avant de se prononcer, et se rendre compte de la réalité des choses ?

C'est ainsi que, le premier moment passé, on a apprécié la situation ; c'est ainsi que le mouvement de recul des cours n'a pas eu de suite.

Le *Réveil* fait cette observation que les candidats élus après des déclarations défavorables, n'ont réuni que des majorités entre 10 et 20 voix, alors que les bureaux comptent chacun cinquante-trois membres, et que, dans la plupart des bureaux, l'idée qui a prévalu c'est qu'il fallait, avant de se prononcer pour ou contre, examiner soigneusement la question.

Adversaires ou partisans du projet ont reconnu, dit le *Figaro*, la nécessité d'examiner la loi proposée, avec soin. Les députés hostiles au projet font cependant des réserves diverses sur certains points ; le gouvernement doit connaître suffisamment la question pour savoir si l'autorisation demandée par la Compagnie doit être accordée. Il est probable que la Commission poussera ses travaux activement.

Le *Petit Journal* dit que l'effet défavorable de la nomination des membres de la Commission est déjà bien atténué :

En effet, sur quels documents s'appuiera l'examen de cette commission ? De quels renseignements s'entourera-t-elle ? Elle entendra MM. de Lesseps et les membres de la commission technique dont les explications lui donneront toute satisfaction ; elle entendra les ministres qui, après un long examen de l'affaire, ont cru devoir lui donner l'appui du gouvernement ; enfin, elle prendra connaissance du rapport de M. Rousseau.

Or, on parlait, en Bourse, samedi, des conclusions de ce rapport, et plusieurs personnes bien informées en reproduisaient à peu près le texte.

En résumé, M. Rousseau serait d'avis que l'Etat doit faciliter à la Compagnie, diplomatiquement et auprès des pouvoirs publics, l'achèvement de son œuvre, en raison de sa grandeur, de son utilité incontestable, des intérêts français considérables qui y sont engagés, et aussi en raison du passé honorable et glorieux des promoteurs de l'entreprise.

Il considère que l'intervention de la France à Panama a déjà augmenté l'influence de notre pays en Amérique et que, par suite, refuser tout concours à la Compagnie serait livrer l'affaire aux Américains en ruinant le prestige français.

M. Rousseau ajoute que les conditions de temps et d'argent mises en avant par la Compagnie pourraient être, à son avis réalisées si elle consentait, à limiter ses efforts à des proportions plus restreintes, ce qu'elle fit d'ailleurs autrefois à Suez.

La conclusion de la Commission ne peut être défavorable à la compagnie de Panama. Le vote de la Chambre encore moins.

La commission de la Chambre poursuit d'ailleurs son travail avec activité et, après avoir entendu successivement les ministres et M. Rousseau, auteur du rapport dont nous empruntons aujourd'hui les conclusions à une publication autorisée, elle entendra en dernier lieu les explications par lesquelles MM. Ferdinand de Lesseps et Charles de Lesseps répondront aux diverses objections qui pourront leur être faites.

Il y a lieu d'attendre avec calme, avec confiance, l'issue d'un examen qui ne saurait être douteux.

Le moment n'est pas venu de relever les attaques grossières, les erreurs absurdes, les outrages même, publiés et répandus. Le temps fera justice des calomnies, les faits accomplis répondront aux affirmations des détracteurs.

Ce n'est pas lorsque les représentants de la nation sont appelés par le gouvernement à examiner un projet de loi intéressant plus de 370,000 Français, qu'il convient d'entrer en polémique avec des adversaires ignorants ou intéressés. Cette polémique ne servirait qu'aux adversaires.

C'est à la commission parlementaire que M. Ferdinand de Lesseps répondra.

Les actionnaires et les obligataires du Canal interocéanique peuvent compter sur leur Président-Directeur.

LES TRAVAUX

Voici le résumé des rapports parvenus à l'administration centrale sur la marche des travaux dans l'isthme pendant le mois d'avril 1886 :

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — Du point 16 P où elle se trouvait à la fin de mars, la drague *Comte de Lesseps* a atteint le profil 8 H. 91, soit un avancement de 366 mètres avec un papillonnage moyen de 50 mètres. Profondeur obtenue, 6 m. 50.

Au 21 avril, la drague *H. B. Slaven* était en position au kilom. 3,710. Elle a avancé de 27 mètres, avec une profondeur de 5 m. 50 et une largeur moyenne de papillonnage de 50 mètres.

Entreprise *Jacob.* — En avril, la drague n° 5 a continué l'approfondissement du bassin jusqu'au kilom. 0,180. De ce point, elle a été ramenée au kilom. 0,120 pour faire une deuxième passe à côté de la première. Avancement total, 330 mètres ; papillonnage, 36 mètres ; profondeur du dragage, 8 mètres.

En *régie*, l'équipe des manœuvres occupés aux travaux accessoires a exécuté le cavalier au Mindi, dessouché et nettoyé le terrain vers le kilom. 1,500 pour la rectification des coudes du canal.

Il y a lieu de prévoir, pour un temps prochain, une mise en réparation des dragues dont le travail a été constant ces mois derniers, et compter, pour cette section, sur une diminution correspondante du cube mensuel de l'entreprise américaine. Cette suspension provisoire sera d'ailleurs largement compensée, dans les mois suivants, par un meilleur rendement des dragues réparées.

Colon

Les travaux de la dérivation du Chagres (entreprise *Pappadopoulo*) se sont continués dans les limites prévues.

Au bassin de radoub (entreprise *Veglia*), il ne restait plus, après la pose des tablettes des bajoyers, qu'à descendre le plafond du bassin à la cote 5, sa profondeur normale. Dans le courant du mois, l'entreprise a achevé les puisards et exécuté les crépissages ainsi que la chape en ciment sur le radier.

Terminé depuis l'envoi des précédents rapports, le wharf n° 5 (entreprise *Dreyfous*) sert maintenant au débarquement du matériel.

En avril, la carrière de Bohio-Soldado a fourni 106 cars de pierres. Les gros blocs ont été employés aux enrochements du musoir, le surplus a été mené au chantier des Petits-Blocs.

La carrière de Monkey-Hill a produit 219 wagons. Ces pierres ont servi au ballastage des voies du terre-plein et aux remblais du Monkey-Hill et du wharf n° 5.

On a complètement terminé l'installation du chantier des Petits Blocs, qui a été remis à l'entrepreneur. La fabrication des blocs était commencée.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — La drague *M. A. Slaven* poursuivait son travail régulièrement au kilom. 10.780. La drague *City of Paris* creuse dans l'axe du canal entre les kilom. 12.800 et 9.500, en donnant la largeur normale et une profondeur de 6 mètres. En vue d'un rendement mieux approprié à ses dispositions la drague *J. Dingler* a été ramenée au kil. 13,

andis que la drague *City of New-York*, qu'elle remplace, a été reportée au kilom. 15.686, où elle fonctionnera plus avantageusement.

Dans le courant du mois, l'entreprise *Jacob*, chargée de la dérivation du Chagres, rive gauche du canal, de Gatun à la mer, a reçu tout le matériel qui lui est nécessaire. Dès le 25, la drague n° 4 a commencé les travaux en faisant son amorce dans le Chagres, et, vu la nature du sol, on prévoit un avancement rapide.

En *régie*, la cunette dans le terrain rocheux du chantier du Mindi est terminée et a été descendue à la cote 3.30. De nouveaux profils ont été relevés pour remettre ce chantier à l'entreprise *Jacob*.

Bohio Soldado

Les entreprises *Tanguy*, *Trottet*, *Artigue et Sonderegger et Gay* ont continué leurs travaux suivant le programme arrêté.

En attendant la remise des nouveaux plans et profils de la Dérivation, l'entreprise *Jacob* a préparé ses chantiers et l'installation de ses voies.

Tavernilla

L'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cie*, outre les travaux en cours par le matériel actuellement en sa possession, a procédé au montage de locomotives, à l'installation des ateliers et à la pose des voies nouvelles, dont 4,500 mètres avec huit changements ont été exécutés pendant le mois.

« L'ancien chantier du kilom. 32, dit le rapport, sera attaqué dans les premiers jours de mai, avec un excavateur Weyher et Richemond chargeant en wagons et travaillant en décapement. » Plusieurs maisons et baraquements pour ouvriers ont été construits en avril.

En *régie*, on a effectué, notamment, le débroussaillement et le nettoyage de la trócha des dérivations du Frijoles; la pose des piquets d'implantation de repères entre les kilom. 29 et 33, ainsi que la vérification des nivellements.

On a commencé les études de la dérivation du Chagres sur le cours du Rio-Frijoles : le tracé et le piquetage sont faits.

San Pablo

Dans cette section, l'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cie* a poursuivi l'installation des ateliers et campements.

Une voie partant du chemin de fer et menant au Chagres est posée et va servir au transport d'une drague.

Les débroussaillements et déboisements pour la Dérivation et pour le canal sont presque terminés.

Les deux excavateurs Osgood, de l'entreprise *Métivier et Rochet*, ont commencé à fonctionner, ainsi qu'on le prévoyait, dès les premiers jours d'avril, et ont donné toute satisfaction. Le petit matériel fonctionne parfaitement aussi, et pour développer davantage la production croissante de ces chantiers, des travaux de nuit vont être exécutés sur plusieurs points.

Outre l'installation de son campement, l'entreprise *Brochet et Giani* termine le brûlage et le déboisement à la dérivation du Chagres, rive droite. Elle fait élever une digue pour préserver ses chantiers des crues de la rivière pendant l'hivernage et leur permettre de continuer le travail avec plus de facilité.

Gorgona

Dans cette section, l'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cie*, qui a pris possession des chantiers de Juan Grande, de la Petite Boucle, de la Grande Boucle et de la Dérivation (rive droite) du Chagres se prépare à mettre en fonctionnement le gros matériel. Dans l'intervalle, les chantiers ont fonctionné au petit matériel.

Pour le logement du plus grand nombre d'ouvriers que nécessitera l'impulsion plus vive donnée aux travaux, huit maisons d'habitation ont été livrées en avril et, ajoute le rapport, « un baraquement de 40 ouvriers était presque achevé. Une grande quantité de matériaux de construction a été approvisionnée. Les travaux de construction marchent avec une très grande activité. »

Matachin

Cette section, confiée à l'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cie*, compte en ce moment 10 chantiers en activité entre les kilom. 43 et 44. Sept de ces chantiers sont attaqués au petit matériel et 3 à l'excavateur.

Obispo

Entre les points kilométriques 45 et 45.250 (entreprise *Bona frères*), la plateforme est dressée à la cote 20 et les talus sont à 45°. Entre les kilomètres 45.270 et 45.370 l'attaque est faite au gros matériel. Deux gradins sont descendus aux cotes 26 et 28. Au massif de Gamboa, l'enlèvement des débris produits par l'explosion de la grande mine se poursuit; on est descendu jusqu'au fourneau. Les travaux entre les points 45.400 et 45.700 sont achevés, et l'on pense que l'entreprise aura terminé sa tâche dans quatre mois environ.

Au chantier de Santa Cruz (*Société de travaux publics et de constructions*), l'attaque est continuée au gros matériel : trois excavateurs sont installés sur ce point. Au chantier de la Corosita on ouvre, à la cote 30, une cunette dans le massif du Cerro, à laquelle se relieront des attaques secondaires. A gauche de cette cunette, il va en être établi une seconde, dont l'installation sera combinée avec le service de la première. Des essais de perforatrices Burton ont été commencés.

Emperador

Sur les quatre chantiers de la *Société de travaux publics et de constructions*, le travail s'est effectué dans les conditions ordinaires.

L'entreprise *Dreyfous* a commencé 4 puits qu'elle a descendus à 2 mètres. Le fonçage sera activement poussé jusqu'à complète exécution des 29 puits que comporte le contrat.

Culebra

Les chantiers de l'entreprise *Cutbill*, *de Lungo*, *Watson et Van Hattum*, aux cotes 95, 85, 75 et 65 s'exploitent comme il a été indiqué dans le précédent rapport.

Paraiso

En avril, l'entreprise *Jessen et de Petro* a employé

journellement, en moyenne, 424 ouvriers avec 2 locomotives, 85 grands wagons et 138 wagonnets.

L'entreprise *Carcenac* a utilisé en moyenne 261 ouvriers ainsi que l'excavateur, 2 locomotives, 48 grands wagons et 85 wagonnets.

L'entreprise *Sosa et Musso* a employé en moyenne, par jour, 198 ouvriers et 18 wagonnets à la dérivation du Rio Grande.

Pour les travaux de la dérivation du Panama Rail Road les entreprises *Sainson* et *Noyé* et *Gros* ont occupé en moyenne 67 wagonnets, 615 mètres de voie, 4 croisements et 28 courbes.

Corozal

On a exécuté *en régie* la pose des bornes-repères d'axe et de nivellement dans cette section. Ces opérations faites contradictoirement avec le représentant de l'entreprise *Baratoux, Letellier, Lillaz et Cie*, sont terminées entre les kilom. 59.500 et 62. La seconde partie du tracé, comprise entre les kilom. 62 et 66, sera, espère-t-on, rapidement achevée.

La Boca

L'entreprise *Baratoux, Letellier, Lillaz et Cie* a continué les dragages avec la drague n° 19. La cote du plafond est en moyenne à 8m 20 au-dessous du zéro du marégraphe de Naos.

Par suite d'une avarie, la drague n° 6 a été conduite à Taboga, où elle était en réparation.

En *régie*, les études de la dérivation du Rio Grande ont été poussées avec la plus grande activité. Une polygonale servant de base d'opérations a été tracée et piquée entre la Isla et l'embouchure du Rio San Juan. Les premiers profils en travers sont tracés et déboisés; leur nivellement est commencé. La grande boucle du Rio Grande à la Isla est entièrement relevée.

Sur le terre-plein, quatre nouvelles voies, d'une longueur totale de 900 mètres, s'embranchant sur la ligne principale du Panama Rail Road, ont été installées. Les deux anciennes voies ont été prolongées et raccordées à leurs extrémités. Une seconde voie a été posée sur le wharf.

La drague portant le n° 12 a été lancée avec plein succès des cales de montage de la Compagnie.

On a relevé, des profils complémentaires du canal, au passage du Rio Grande entre les kilom. 66.580 et 66.760.

Panama

Les services de la section ont procédé aux petits travaux courants des immeubles de la Compagnie en ville et à l'achèvement des installations du Sanitarium de Taboga.

LE RAPPORT DE M. ROUSSEAU

Nous donnons, ci-après, le résumé et les conclusions du rapport de M. Rousseau, qui a été distribué samedi 26 juin aux membres de la Commission :

En résumé, j'estime que le percement de l'isthme de Panama est une œuvre possible, et qu'elle est engagée aujourd'hui à un point où on ne saurait l'abandonner.

Cet abandon, en effet, serait un véritable désastre, non seulement pour les actionnaires de la Compagnie, qui sont presque tous Français, mais pour l'influence française dans toute l'Amérique.

Il ne me paraît pas douteux que, si l'affaire sombrait entre les mains de la Compagnie française, elle serait immédiatement reprise par une Compagnie étrangère désireuse de ne pas laisser perdre les fruits des énormes sacrifices déjà faits et des résultats obtenus.

La Compagnie de Panama, par le nom et le passé des hommes qui la dirigent, par les collaborateurs éminents dont elle s'entoure, par le caractère grandiose et en quelque sorte humanitaire de l'œuvre qu'elle poursuit, par les efforts sérieux qu'elle a déjà faits et qu'elle fait encore pour mener cette œuvre à bien, mérite d'ailleurs la bienveillance particulière des pouvoirs publics.

Par tous ces motifs, je suis d'avis que le gouvernement, non seulement doit éviter avec soin de lui créer des entraves dans l'accomplissement de son œuvre, mais qu'il doit même l'aider dans la mesure que comporte sa situation vis-à-vis d'elle.

Mais il est nécessaire de bien définir cette mesure, afin de ne pas engager imprudemment la responsabilité de l'Etat.

Le gouvernement peut et doit, suivant moi, user des moyens administratifs et diplomatiques dont il dispose pour soutenir une grande entreprise française qui poursuit un but éminemment utile et qui est dirigée par des hommes dignes de respect.

Mais comme l'approbation des projets et des marchés lui échappe complètement, aussi bien que la direction des travaux, comme l'entreprise présente d'ailleurs de sérieux aléas, il ne doit donner à la Compagnie ni conseils ni garantie quelconque.

Tout ce qu'il doit faire, c'est de s'assurer que la Compagnie poursuit sérieusement son œuvre, qu'elle ne ferme point les yeux à ses difficultés, qu'elle cherche consciencieusement à les résoudre, qu'elle s'éclaire pour cela des lumières des hommes considérables par leur science et leur autorité morale qui forment ses Conseils, qu'elle soumet, en un mot, à une instruction sévère toutes les mesures qu'elle est appelée à prendre.

Cela me paraît d'autant plus indispensable dans le cas actuel que, si je considère, ainsi que je l'ai dit plus haut, le percement du canal de Panama comme possible, je n'ai pas dissimulé, dans le cours du présent rapport, que son achèvement, avec les ressources prévues et dans les délais annoncés, me paraît plus que problématique, à moins que la Compagnie ne se décide à apporter dans ses projets des réductions et des simplifications importantes.

Le gouvernement n'a point à indiquer à la Compagnie quelles pourraient être ces simplifications.

Mais il lui appartient, avant de statuer sur la demande d'emprunt dont il est saisi, de réclamer à cet égard les justifications les plus approfondies.

En conséquence, j'estime qu'avant d'engager devant les Chambres la discussion de cette demande d'emprunt, le gouvernement doit inviter la Compagnie de Panama à prendre l'avis de sa Commission consultative supérieure sur les deux questions suivantes :

La réalisation du programme que la Compagnie s'est tracé ne soulève-t-elle pas, au point de vue technique, des difficultés presque insurmontables ? Peut-on espérer, sérieusement, que ce programme sera réalisé dans les conditions que l'on annonce au public en l'invitant à souscrire l'emprunt?

Ne serait-il pas possible, au point de vue technique, d'apporter au projet des changements et des simplifications qui faciliteraient l'achèvement de l'œuvre ?

La Compagnie devrait naturellement soumettre à sa Commission consultative, comme éléments essentiels de ses délibérations, les avis de MM. Jacquet et Boyer, de manière que toutes les responsabilités soient nettement engagées dans cette grave affaire.

Les procès-verbaux des délibérations de la Commission consultative, ainsi que les rapports annexes, seraient transmis au Gouvernement, qui apprécierait s'il y trouve une base suffisamment solide pour engager la discussion devant les Chambres.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de mon respectueux dévouement.

ROUSSEAU.

L'OPINION D'UN JOURNAL DE HARLEM

Une Revue hollandaise, le *Eigen Haard*, de Harlem, publie une étude intéressante sur les progrès successifs de la navigation, depuis plusieurs siècles, progrès qui ont rendu nécessaire le percement des isthmes de Suez et de Panama.

Le journal hollandais, après avoir fait l'historique des divers projets antérieurs, et exposé les conditions de la concession accordée par le gouvernement Colombien, rappelle les délibérations du congrès de Paris, en 1879, les discussions soulevées au sujet du niveau des deux océans, etc. ; il donne la descripion du tracé adopté, le chiffre du cube à extraire, l'énumération des travaux actuellement adjugés à des entrepreneurs, et, examinant si l'abréviation des distances permettra à l'entreprise des résultats rémunérateurs, il s'exprime ainsi :

Un autre point plus important, c'est de répondre définitivement à la question suivante : « Les recettes pourront-elles jamais couvrir le coût de la construction et les dépenses d'entretien? » M. Levasseur s'est chargé de ce soin et il s'en est acquitté d'une manière remarquable. Se basant sur des informations statistiques authentiques, il a estimé à 7,249,000 tonnes la capacité des navires qui passeront le canal en 1889, année de l'inauguration; mais des calculs ultérieurs ont démontré que cette évaluation était trop basse et qu'on pouvait, sans exagération, l'estimer à dix millions de tonnes réparties sur 7,953 navires. Si l'on compte sur une perception de fl. 4.80 (fr. 10.08) par tonneau, cela donne pour une année fl. 48,000,000 (fr. 100,800,000) ou 8 0/0 du capital affecté à la construction, ce qui représente véritablement un placement de capitaux très solide (1).

En effet, doivent passer par le canal :

1° Le commerce des Etats-Uunis avec l'Asie orientale (Chine et Japon) et avec l'Océanie ;

2° La moitié du commerce des Etats-Unis avec l'Océan Indien.

3° Le commerce des îles de la Polynésie et celui des Etats de la côte américaine à l'Océan Pacifique avec les Etats du littoral de l'océan Atlantique septentrional ;

4° Le cabotage des Etats-Unis d'un Océan à l'autre ;

5° La moitié du commerce de l'Europe avec l'Asie orientale et avec l'Océanie (l'autre moitié passant par le Suez.)

Le *Eigen Haard* fait ensuite mention des attaques auxquelles se sont livrés les adversaires de l'entreprise, «attaques qui ont été, dit ce journal, victorieusement repoussées par M. de Lesseps. » Il retrace les divers incidents de la dernière excursion à Panama, l'invitation aux délégués de Chambres de commerce, l'arrêt à Southampton, le voyage, l'arrivée à Colon, et il termine dans les termes suivants, en faisant des vœux pour le succès de l'œuvre de M. Ferdinand de Lesseps :

(1) La perception ressortira à 15 fr. par tonne et non à 10 fr. 08.

Les chantiers sur les diverses sections ont été scrupuleusement inspectés, ainsi que les dragues et les excavateurs. Tout est bien, l'organisation est très frappante, de grands résultats ont été constatés sur tout le parcours. Que peut-on désirer de plus?

On ne peut pas penser à de l'exagération ou à de la présomption de la part d'un homme qui a derrière lui un passé aussi glorieux, et qui, à son grand âge, montre encore une si grande ardeur pour la tâche entreprise. Puisse-t-il être donné au grand homme de voir accomplir l'œuvre si digne de lui. Par sa foi en lui-même, par l'importance que le canal aura pour le commerce du monde, il a droit à la reconnaissance du XIXe siècle.

En raison du grand intérêt que présente, pour un des principaux ports néerlandais, l'ouverture prochaine du Canal de Panama, il n'est pas besoin d'insister sur l'importance qu'on doit attacher à l'opinion exprimée par le *Journal de Harlem*.

SUEZ ET PANAMA

Souvenirs de M. Ferdinand de Lesseps

Sous le titre « Souvenirs de trente ans », la *Nouvelle Revue* publie, dans sa livraison du 15 juin, le récit fait par M. Ferdinand de Lesseps, dans une conférence publique, des principaux incidents qui ont signalé le cours de sa longue carrière.

Après avoir rappelé les diverses négociations auxquelles il prit part comme ambassadeur à Madrid, puis à Rome, M. de Lesseps remonte à l'origine de la grande entreprise du canal de Suez; il dit comment la concession lui en fut octroyée par Ismaïl-Pacha; comment, toutes choses étant réglées, il s'est mis à l'œuvre, et il termine ainsi :

On a vu comment nous avons agi pour Suez ; on marchera de la même manière pour Panama ; et, comme cela m'a réussi à Suez, j'espère que cela me réussira à Panama également.

Nous avons dépensé 505 millions pour le canal de Suez, et nous avons rendu à la France (c'est une chose que chacun peut savoir, j'en ai donné la note au Gouvernement), nous avons rendu à la France : 1 milliard 250 millions.

C'est pour cela que j'ai des partisans dans le peuple et partout; il n'y a pas un petit bourgeois, un petit paysan, un petit boutiquier, qui n'ait son action de Suez. L'autre jour, je me rendais à mon bureau avec un fiacre. Le cocher reçoit ses 35 sous, me prend la main et me dit : « Monsieur de Lesseps, je suis votre actionnaire. »

Voilà les gens qui ont fait Suez ; ce sont les mêmes qui feront Panama, et Panama sera ouvert en 1889. L'exemple du Suez augmente justement le nombre et la confiance des actionnaires de Panama. Voilà seize ans que le canal de Suez est ouvert, et on y travaille encore maintenant. A Panama, nous avons des moyens que nous n'avions pas à Suez ; d'après le relevé qui a été fait, nous possédons 57,000 chevaux-vapeur qui, à 10 hommes par cheval-vapeur (c'est bien facile à compter), représentent le travail de 570,000 hommes. C'est donc une armée de 570,000 hommes ajoutée aux 20,000 ouvriers terrassiers que nous avons sur le terrain. Eh bien ! avec cela, nous allons

faire, d'ici à 1889, un passage suffisant pour tous les bâtiments qui naviguent aujourd'hui, et, au fur et à mesure des besoins de l'avenir, nous augmenterons le canal, ainsi que nous l'avons fait pour Suez, qui, depuis longtemps, donne de magnifiques recettes aux actionnaires, et où cependant nous travaillons encore. J'arrive de Panama; j'y suis allé avec des amis, avec des ingénieurs très capables, avec des représentants de Chambres de commerce dont les rapports vont être publiés, (1) et l'on verra.

Il n'y a que les Français pour faire de telles choses sans les capitaux d'un gouvernement ou des financiers ; c'est le peuple le plus dévoué et le plus désintéressé qui a fait Suez, il fera Panama.

Nors avons des ingénieurs du premier mérite, des hommes jeunes : j'aime la jeunesse, bien que j'aie 80 ans. La vieillesse prévoit, la jeunesse fait. Eh bien ! là, nous avons cinq divisions d'ingénieurs, et tout le monde est convaincu que nous ne pouvons pas manquer d'arriver au résultat désiré. Nous avons, depuis l'océan Pacifique jusqu'à l'océan Atlantique, une succession d'ateliers, et tous les moyens qu'on a maintenant pour abattre de l'ouvrage. Nous avons vu sauter des montagnes à la dynamite, des blocs de pierre de 100 mètres cubes volaient en l'air comme des cailloux. Nous sommes heureux de pouvoir assurer, après le voyage que je viens de faire, que le canal sera ouvert en 1889.

UNE NOUVELLE LIGNE SUR COLON

On lit dans le *Sémaphore*, de Marseille, du 24 juin :

« Les services maritimes de notre port vont se compléter, prochainement, par la création d'une ligne mensuelle reliant Marseille à Colon.

« Le premier départ aura lieu le 7 août, avec l'itinéraire suivant : Marseille, Gênes, Naples, Cadix, Ténériffe, Fort-de-France, Trinidad, Barcelona, Laguayra, Curaçao, Savanilla et Colon. — Le retour s'effectuera par les mêmes escales jusqu'à Cadix inclusivement, et rentrée à Marseille.

« C'est la Compagnie générale transatlantique qui dotera notre port de ce nouveau service, offrant au commerce de notre place une communication directe avec les Antilles et l'Amérique centrale, qu'il n'avait pas jusqu'à présent. La création de cette ligne, qui nous reliera avec l'extrémité Est du Canal de Panama, est un fait dont l'importance n'échappera à personne.

« Le paquebot le *Ferdinand-de-Lesseps* inaugurera ce nouveau service. »

MAINLEVÉES

Signifiées du 13 au 30 Juin 1886.

—

Opp. n° 304. — Sur deux actions au porteur n°s 469,685 et 469,686.

ERRATA. — Lire dans le dernier bulletin : Oppositions sur actions au porteur 559.550 au lieu de 559,150 — 551,158 au lieu de 559,158.

Oppositions sur coupons n° 2 d'obligations 3 0/0 au porteur 505,716 et 505,717 au lieu de 505,717 inscrit deux fois. — Oppositions sur obligations 4 0/0 au porteur, 328,874 au lieu de 428,874.

PAYEMENT DU ONZIÈME COUPON DES ACTIONS

Les porteurs d'actions de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon n° 11, échéant le 1er juillet 1886, sera payé à partir du jeudi 1er juillet 1886, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

8 fr. 434 impôts déduits, par action nominative ;

Et de:

8 fr. 107 impôts déduits, par action au porteur libérée de 375 francs ;

7 fr. 982 impôts déduits, par action au porteur libérée de 500 francs.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger.

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

PAYEMENT

DU HUITIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 5 0/0

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon n° 8, échéant le 15 juillet 1886, sera payé à partir du jeudi 15 juillet 1886, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 744, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

Le Gérant : POURTET.

(1) Les Rapports ont été publiés dans le *Bulletin* du 1er juin 1886.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 0000

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 12 AU 26 JUIN 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
12	460 458.50 460 461.25 458.75 460 458.75 460 458.75 460	en liq. : ... au 15 : 460	415 420 415 412.50 411.25 410 415 420 422 50	385 385.59 386 386.25 385	223 223.25 223 50 223	275 275.25
13	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
14	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
15	463.75 465 463.75 460 462.50 463.75 462.50 461 25 462.50 463.75 465	en liq. : ...... au 15 : 465	425 430 425 430 431.25 432.50 433.75 435 437 50 440 442.50 443 75 438 75 437.50 435	382.5 384 385 386 386.25 387 387.50 388	224 224 25 224.50	276 275.50 276
16	455 457.50 458 75 460 458.75 457.50 455 453.75 452.50 451.25	en liq. : 455 au 30 : 455	440 437.50 435 437.50 438.75 436.25	387.50 387 25 386 50 385 382.50 380	224	275 276
17	453.75 455 456.25 457.50 458.75 460 458.75 457.50	en liq. : ... au 30 : 455	440 443.75 445	381.25 382.50 383.75 385	223	275 275.50 275
18	457 50 458.75 460 455 453.75 455 456.25 458 75 457 50 455 453.75 452.50 ,01 25	en liq. : ... au 30 : 457.50	455 446.25 447 50 450 440 442.50	380 386.50 387 385 384 50	225	275 275.25 275.50 275 274.75 274.50 275
19	452.55 451 25 450	en liq. : ... au 30 : 451.25	435 440	380 384 75 384	225 226.50 227	275
20	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
21	450 448.75 447.50 448.75 450 451.25 450 451.25	en liq. : ... au 30 : 450	437.50 438.75 440 442.50 440 441.25 442 50 441.25	387 386	225 226 227 225	275
22	450 451.25 452.50 453.75 455 456.25 457.50 458.75 456.25 455 457.50 456.25	en liq. : ... au 30 : 450	442 50 443 75 445 446.25	385 384 385 386	225 226227	275 275.25 275
23	457.50 458 75 457.50 456.25 455 456.25 457.50 458 75 457.50	en liq. : .. au 30 : 458.75	447.50 448 75 450 448.75 447.50	384 385 385.50 385	225	275 275.25
24	458 75 457 50 456.25 457 50 458.75 457.50 456.25 455 450 447.50 445 447.50 450 447.50 446.25 445	en liq. : ... au 30 : 460	450 451.25 447.50 446.25 445	385 386 384 383.50	225 224 75 224.50 224.25 224.50 224 223 222 221.75 221.50	275 275.25 274.75 274 274.75 274.50
25	441 25 440 441.25 442.50 440 438.75 437.50 438.75 440 441.25 442 50 443.75 442.50 441.25	en liq. : ... au 30 : 440	435 433 75 432.50 431.25 430 427 50 430 432 50 435 432.50 435 432.50 430 443 75 431.25 428 75 427.50 415 423.75 425 427.50 420 423 75	380 377.50 378	220 219 75 219 218 217.50 217 216.25	271 271.25 271 270 270.75 270.50 270.25 270 269 50 269 268
26	440 441.25 442.50 443.75 445 443 75 442.50	en liq. ... au 30, 442 50	430 427.50 430 427.50	375 376 25	215 215.50 215.75 216 216.25	270 269.50 270 50 271 271.50 270 270.50

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de* 500 *francs.* »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

7e Année. — Numéro 166. Jeudi 15 Juillet 1886.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

ÉMISSION DU 3 AOUT

Nous avons cru devoir retarder la publication de ce numéro du *Bulletin* pour être en mesure de renseigner nos lecteurs sur les conditions de l'émission *d'obligations nouvelles*.

Le Conseil d'administration, réuni extraordinairement le 17 juillet, a décidé, sur la proposition de M. Ferdinand de Lesseps, d'émettre, le 3 août prochain, 500,000 *obligations nouvelles*, à 450 fr., remboursables à 1000 francs par tirages tous les deux mois (6 tirages par an), et rapportant 30 francs par an, payables trimestriellement.

Dès la première année il sera remboursé 6,000 obligations, soit 1,000 obligations à chaque tirage; le nombre des obligations remboursées s'accroît ensuite progressivement chacune des années suivantes.

Nous ferons connaître à nos lecteurs, au besoin par un numéro spécial, les détails des conditions d'émission.

On versera 30 fr. en souscrivant, 70 fr. à la répartition, et le reste, par échelonnements, allant jusqu'au 15 mai 1887.

LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

LETTRES DE M. FERDINAND DE LESSEPS

La Commission nommée le 24 juin dernier par la Chambre des Députés, à l'effet d'examiner le Projet de loi tendant à autoriser la Compagnie du Canal interocéanique à émettre des obligations à lots, a, depuis cette date jusqu'au 8 juillet, consacré six séances à l'examen des divers documents dont elle avait demandé communication (notamment le rapport de M. l'ingénieur Rousseau et la réponse de la Commission technique), et à l'audition des dépositions verbales qu'elle avait jugé utile de provoquer.

C'est ainsi que la Commission a entendu :

Le 2 juillet, MM. Demôle, ministre de la Justice; Baïhaut, ministre des Travaux publics, Sadi Carnot, ministre des Finances, et Rousseau, auteur du rapport ;

Le 4 juillet, M. de Freycinet, président du Conseil, et M. Sarrien, ministre de l'Intérieur ;

Le 5 juillet, MM. Ferdinand de Lesseps et Charles A. de Lesseps, M. Jacquet, inspecteur général des Ponts et Chaussées, membre du Comité technique, et M. Dingler, ingénieur en chef de la Compagnie.

Le 8 juillet, la Commission a été saisie d'une demande formulée par quelques-uns de ses membres, aux

termes de laquelle un Rapporteur devait être nommé, et le Rapport soumis aux délibérations de la Chambre des députés avant la clôture de la session.

La commission, par 6 voix contre 4 et une abstention, s'est opposée à la nomination d'un rapporteur et a rendu matériellement impossible le dépôt d'un rapport quelconque avant les vacances parlementaires, en décidant qu'elle demanderait à la Compagnie du Canal interocéanique communication d'une série de documents.

La session prochaine ne devant commencer qu'en octobre ou novembre, la Compagnie n'a pas cru possible d'attendre et, en présence de cette détermination qui avait pour conséquence d'ajourner la solution de cette importante question, et de compromettre ainsi les intérêts des nombreux porteurs de titres de la Compagnie de Panama, M. Ferdinand de Lesseps a adresеé la lettre suivante à M. le président du Conseil des ministres :

Paris, le 9 juillet 1886.

« Monsieur le Président,

« Le vote émis hier par la Commission de Panama ajourne fatalement à plusieurs mois le vote que la Chambre avait à émettre sur le projet de loi que le gouvernement avait bien voulu soumettre au Parlement.

« L'importance des intérêts qui me sont confiés ne me permet pas de me prêter à cet ajournement. J'ai, en conséquence, l'honneur, monsieur le président, en vous transmettant une copie de la circulaire que j'adresse à mes actionnaires et correspondants, de vous notifier le retrait de la demande que j'avais formulée le 27 mai 1885, en vue d'être autorisé à émettre des obligations à lots.

« Veuillez agréer, monsieur le ministre, président du Conseil, l'hommage de mon respect.

« FERDINAND DE LESSEPS. »

M. de Lesseps adressait le même jour à M. Germain Casse, président de la commission, une lettre ainsi conçue :

Paris, 9 juillet 1886.

« Monsieur le Député,

« En réponse à la lettre que vous avez bien voulu m'adresser ce matin, j'ai l'honneur de vous informer que le projet de loi présenté par M. le président du Conseil des ministres ne pouvant pas être discuté avant la fin de la présente session, j'ai prié M. de Freycinet de retirer ce projet.

« Je me réserve de m'adresser directement, pour l'émission des obligations de Panama, aux 400,000 petits souscripteurs de mes deux grandes entreprises.

« Veuillez agréer, monsieur le député, l'assurance de ma haute considération.

FERDINAND DE LESSEPS.

Voici le texte de la circulaire adressée aux actionnaires et aux correspondants de la Compagnie :

Paris, le 9 juillet 1886.

« *A Messieurs les Actionnaires et Correspondants de la Compagnie du Canal de Panama.*

« Messieurs,

« J'apprends la décision prise hier par la Commission parlementaire chargée d'examiner le projet de loi par laquelle le Gouvernement de la République proposait de m'autoriser à émettre 600 millions en obligations à lots : — Six députés, sur onze, saisis du projet de loi, ont pris une décision dont la conséquence est de renvoyer à la session d'automne, c'est-à-dire en octobre ou novembre, la solution à intervenir.

« Est-ce par de tels atermoiements, par de telles lenteurs, que l'on facilitera à nos travailleurs, là-bas, l'exécution du Canal pour 1889 ?

« Faut-il attendre encore quatre mois et perdre un temps précieux? Faut-il livrer la destinée de notre œuvre aux incidents imprévus de la politique ? Faut-il risquer l'intérêt de nos 350,000 actionnaires ou obligataires? Je ne le pense pas.

« On m'ajourne, — je n'accepte pas l'ajournement.

« Fidèle à mon passé, lorsqu'on veut m'arrêter, je marche ! Non pas seul, certes, mais avec 350,000 Français partageant ma confiance patriotique.

« J'ai vu exactement, dans des circonstances identiques, se passer pour Suez ce qui se passe maintenant pour Panama: Les installations et les machines sont prêtes, tout est disposé pour l'effort final, et cet effort final, comme à Suez, va, je l'espère bien, étonner même ceux qui ont la foi.

« Je crois, personnellement, qu'avec les 600 millions compris dans les prévisions du Congrès international de 1879, l'achèvement du Canal maritime de Panama sera assuré avant la fin de 1889.

« Est-ce à dire que j'attends avec tranquillité, sans prévoyance, la démonstration pratique de ce succès? Au contraire, nous n'avons cessé d'étudier les moyens par lesquels, en cas de retards imprévus, l'inauguration du Canal serait assurée quand même, sauf à achever plus tard, comme cela a eu lieu au Canal de Suez, le programme complet d'exécution totale.

« Ce qu'il faut, c'est qu'avec les 600 millions

réalisés, toutes les mesures soient prises pour que les navires passent d'un océan à l'autre océan.

« Pour alléger les charges devant résulter de l'Emprunt, j'avais demandé au Gouvernement l'autorisation d'émettre des obligations à lots ; le Gouvernement avait soumis à la Chambre le projet de loi m'accordant cette autorisation ; la Commission parlementaire me renvoie à la fin de l'année pour émettre un avis...

« Mais, le type d'obligation à lot n'est heureusement pas le seul qui existe ; on peut procéder à une émission de titres qui, en outre d'un revenu honorable, assurerait à chaque porteur, sans exception, dans un temps donné, une large prime bénéficiaire, avec des tirages fréquents où le plus grand nombre possible d'obligations sortiraient, de manière à favoriser *également* le plus grand nombre possible de porteurs, au lieu d'en favoriser un seul, de temps en temps, par un gros lot.

« C'est là, messieurs, ce que je vais proposer au Conseil d'administration.

« Et puisque des représentants de mon pays, puisque de mes compatriotes, puisque six députés, par leur attitude, m'empêchent d'aller de l'avant, de marcher avec vous à la conquête pacifique entreprise par la France dans l'Isthme de Panama, nous passerons par dessus l'obstacle, nous irons ensemble à cette deuxième victoire, nous émettrons les 600 millions nécessaires, au moyen d'*Obligations nouvelles*, aux conditions générales que je viens d'indiquer.

« Une telle émission d'obligations devant être avantageuse pour tous, nous réserverons, dans la mesure du possible, un privilège de souscription aux 350,000 actionnaires et obligataires actuels du Canal de Panama.

« Je ne saurais terminer sans exprimer ma gratitude aux Ministres qui, après avoir reçu communication du rapport de M. Rousseau, ont loyalement présenté aux Chambres le Projet de loi auquel les lenteurs d'une Commission parlementaire n'ont pas permis d'aboutir en temps utile.

Il n'y a plus un jour à perdre, si l'on veut que le Canal de Panama soit promptement ouvert, et c'est ce qui justifie la décision que je vais soumettre au Conseil.

« Dès que cette décision aura été prise, nous procèderons à l'émission, et je m'empresserai de vous en prévenir.

« Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assurance de mon dévouement.

« FERDINAND DE LESSEPS. »

La résolution prise par M. de Lesseps a rencontré, dans la presse, un assentiment pour ainsi dire unanime.

La commission, dit le *Journal des Débats*, ne paraît pas s'être rendu compte du mandat qui lui avait été confié. Son rôle cependant était bien défini et les précédents ne faisaient pas défaut. Elle n'avait qu'à s'enquérir si l'état du marché financier, les intérêts français engagés dans l'affaire, l'avancement des travaux, la situation de la Compagnie justifiaient une nouvelle émission d'obligations. Ces points nettement établis, il ne lui restait plus qu'à proposer l'acceptation ou le rejet de l'autorisation demandée. Dans ces deux hypothèses, la responsabilité de la commission restait intacte : on ne pouvait ni lui reprocher d'encourager les illusions ni de semer la panique sur le marché des capitaux. Quelle que fût sa décision, elle n'entraînait nullement un blâme de la gestion de la Compagnie, pas plus qu'elle ne pouvait être regardée comme une marque d'approbation de ses actes.

Après de longues tergiversations, la commission a décidé, malgré les réclamations de deux de ses membres dont l'un était favorable à l'autorisation et l'autre hostile, que, avant de prendre une détermination, elle contrôlerait toutes les opérations antérieures faites par la Compagnie. Les chefs de service seraient convoqués, on entendrait les dépositions des principaux agents, les entrepreneurs devraient donner connaissance de leurs traités et engagements. Qui sait même si une délégation n'aurait pas été chargée de se rendre sur les lieux ! Cette enquête terminée, la commission prononcerait.

La résolution de la commission ne pouvait que la compromettre et engager la responsabilité de la Chambre et celle du gouvernement. Elle ne pouvait avoir qu'un résultat : faire gagner du temps et retarder le moment où l'on serait obligé de se prononcer. Or, ce système d'atermoiements et de tergiversations, nous ne le connaissons que trop. En politique, on sait ce qu'il a produit. En affaires, il est absolument inacceptable, et il n'est pas plus aujourd'hui qu'il y a vingt-cinq ans dans le tempérament de M. de Lesseps. Aussi ne sommes-nous pas étonné qu'il l'ait repoussé et qu'il ait cru devoir en appeler immédiatement du suffrage restreint de la commission de la Chambre au suffrage du public tout entier.

Le *Gaulois* constate, chez tous les amis de M. de Lesseps, une satisfaction sincère de le voir dégagé de cette procédure que l'on voulait éterniser au détriment de son œuvre.

La résolution qu'il a prise, dit notre confrère, nous le rend bien tel que nous le connaissons depuis quarante ans qu'il lutte. A chaque taquinerie nouvelle, on nous disait : « Prenez patience, le lion se réveillera. » Eh bien, il s'est réveillé.

M. Ferdinand de Lesseps a fait tout son devoir avec une crânerie dont le monde des affaires doit lui savoir gré. Maintenant, c'est aux actionnaires à faire le leur. Ils sont convoqués en assemblée générale pour le 29 juillet courant. C'est dans quinze jours à peu près. Qu'ils y viennent tous jusqu'au dernier. Cette convocation n'était, à l'origine, qu'un rendez-vous d'affaires, à présent c'est un rendez-vous d'honneur. Ils ont à venger leur propre injure, le mépris que l'on a fait de leurs intérêts, l'atteinte que l'on a essayé de porter à une entreprise dont ils sont et dont ils demeureront les créateurs.

Il faut que cette réunion du 29 porte avec elle une éclatante protestation contre des procédés iniques, à la fois illégaux et offensants. Et, puisqu'on a voulu ouvrir sur la cons-

titution même de la Société je ne sais quelle enquête, les actionnaires se doivent à eux-mêmes de porter témoignage dans leur propre cause, et avec une fermeté et un éclat qui rejettent dans l'ombre ces tentatives de dénigrement.

Le *Figaro* dit qu'il est fâcheux, à tous les points de vue, que la Commission n'ait pas compris la portée patriotique de la mission qui lui était confiée, et il ajoute :

On ne saurait trop féliciter M. Ferdinand de Lesseps de l'attitude énergique qu'il a prise ; il comprend parfaitement l'étendue des responsabilités qu'il peut avoir, et il défend son œuvre avec habileté.

Il s'était adressé au Parlement pour obtenir un appui moral sur lequel il croyait pouvoir compter. Les lenteurs voulues de la Commission, les hésitations exagérées de certains députés l'ont décidé à passer outre, il a bien fait.

On lui demandait communication des contrats que M. Rousseau, ancien député, chargé d'un rapport sur la question, avait eus en sa possession.

On exigeait de lui une justification des conditions dans lesquelles s'était tenue l'Assemblée générale des actionnaires quand tout le monde sait qu'une assemblée générale ne peut avoir lieu que dans des conditions légalement déterminées.

Au total, on cherchait surtout à éterniser la question, à prolonger la durée de la Commission.

M. de Lesseps, malgré son grand âge, s'est réveillé avec vigueur, il a protesté et il a reconnu son erreur d'un moment. On lui prête même ce mot charmant, qui sera comme la conclusion de toute cette affaire :

« Que voulez-vous, je suis encore trop jeune, je ne connais « pas bien le monde parlementaire. »

Le *Messager de Paris* donne également son approbation au retrait de la demande d'autorisation :

Les questions comme celles que le gouvernement venait de poser en proposant à la Chambre d'autoriser l'émission d'obligations à lots ne sont pas, dit-il de celles qui peuvent s'accommoder des éternels atermoiements de la tactique parlementaire. Même le budget de l'Etat peut attendre sans que le crédit de la nation en puisse trop souffrir. Mais comment veut-on qu'une entreprise privée colossale comme celle du Panama, supporte une suspension de quatre mois à l'heure juste où elle est prête à entamer le gigantesque effort qui doit l'amener à bon terme? M. de Lesseps a pris virilement son parti dans des circonstances qui ne comportaient qu'une décision virile. Comme on l'a vu hier, par les lettres adressées au président de la Commission, à M. de Freycinet, président du Conseil, et aux actionnaires de la Compagnie, il a prié le gouvernement de retirer le projet de loi présenté et annoncé l'intention de procéder dans le plus bref délai à une émission d'obligations sans lots, pour laquelle il n'a pas besoin de l'appui, même moral, du gouvernement, étant assuré du concours moral et matériel des quatre cent mille actionnaires et obligataires de Suez et de Panama. La Compagnie *fara da se*, puisque le Parlement n'a su lui donner ni refuser franchement la simple marque de sympathie qu'elle réclamait et attendait de lui.

Le *Gil Blas* s'exprime ainsi :

Le public s'attendait à une solution au sujet de l'autorisation à donner à la Compagnie avant les vacances des députés. Les commissaires en ont jugé autrement. C'est profondément regrettable à tous les points de vue et les intéressés jugent sévèrement la conduite de la Chambre.

On approuve fermement la lettre de M. de Lesseps à M. de Freycinet pour prier celui-ci de retirer son projet de loi et la circulaire annonçant la prochaine émission d'obligations jouissant d'un rapide remboursement avec fortes primes. On croit à un grand succès et à un prompt relèvement de l'action.

La *Semaine financière* dit :

Nous ne détaillerons pas par le menu les discussions oiseuses qui se sont éternisées au sein de la commission de Panama. On a perdu un temps précieux et compromis comme à plaisir les intérêts de 350,000 Français, actionnaires et obligataires du Canal interocéanique. Justement irrité de ces procédés, M. Ferdinand de Lesseps a écrit à M. de Freycinet, avec l'approbation unanime du conseil, pour retirer le projet de loi que les lenteurs *singulières* de la Commission rendraient inutile.

Le *Constitutionnel* constate que la Compagnie de Panama a refusé de compromettre sa dignité et les intérêts de ses 400,000 actionnaires, et notre confrère termine ainsi :

La Chambre — ou plutôt six membres d'une commission, hostiles, ont, par leur refus, assumé une grande responsabilité.

Le crédit européen répondra à l'appel de M. de Lesseps, qui avait fait tous ses efforts pour que l'œuvre de Panama fût exclusivement une œuvre française.

L'*Intransigeant*, après avoir reproduit le texte de la circulaire adressée aux actionnaires de la Compagnie du Canal interocéanique, fait les réflexions suivantes :

L'entreprise de M. de Lesseps, alors même que les pouvoirs publics ne sont pas appelés à la patronner — même indirectement — représente pour la France une somme tellement énorme d'intérêts particuliers, elle ouvre à notre commerce maritime de si vastes horizons, qu'il est impossible de dénier au percement de l'isthme de Panama le caractère d'une entreprise essentiellement française.

..... Il est surprenant que la majorité de la Chambre actuelle, composée en grande partie de gens qui ont voté tous les crédits du Tonkin, ait nommé une commission hostile au président de la Compagnie de Panama, dont le but est précisément d'ouvrir à la France, à travers l'isthme américain, un nouvel accès vers ses nouveaux établissements du fleuve Rouge et du Mékong.

Quand on adopte une politique de conquêtes, il faudrait au moins être conséquent avec soi-même et ne pas se placer dans l'impossibilité de défendre ou d'exploiter des territoires si péniblement annexés et si ardemment enviés.

La lettre de M. de Lesseps montre qu'il est décidé à ne pas attendre l'appui parlementaire qu'on paraissait vouloir lui marchander si durement. Il n'est pas douteux qu'il puisse en effet s'en passer.

Mais, au point de vue français, il est permis de regretter que, par la faute de quelques-uns, le Parlement national ne soit pas associé à la gloire de l'homme qui, après avoir uni jadis l'Europe aux vieux peuples asiatiques et à la jeune Australie, va couronner sa carrière en faisant communiquer notre continent avec toute la côte occidentale du Nouveau-Monde.

La *Revue-Gazette maritime et commerciale* énumère

les divers documents dont la Commission parlementaire aurait demandé la production, savoir :

1° Contrats passés avec les entrepreneurs;

2° Etat de composition de l'assemblée d'actionnaires ayant voté l'emprunt de 600 millions ;

3° Contrat spécial des premiers entrepreneurs, MM. Couvreux et Hersent ;

4° Dernier bilan de la Société.

Et il démontre point par point, dans les termes suivants, le mal fondé de ces exigences :

Or, tout le monde sait que les contrats d'entrepreneurs ne peuvent se communiquer qu'avec l'autorisation desdits entrepreneurs; qu'il est très grave, pour une société faisant exécuter des travaux, de rendre publics de tels documents, attendu que les administrateurs tiennent en concurrence les entrepreneurs divers, et que, faire savoir à l'un d'eux les conditions du voisin, c'est immédiatement donner au moins favorisé presque le droit de réclamer les conditions du concurrent et de l'émule. Et nous ajouterons, d'ailleurs, que les membres de la commission savaient que ces contrats avaient été communiqués *confidentiellement* à M. Rousseau et que ce dernier, dans son rapport, en avait tiré, avec la discrétion que lui dictait l'honorabilité de son caractère, tout ce qu'il était possible d'en tirer honnêtement.

Notre avis formel, sur ce point, est qu'en demandant à M. de Lesseps la remise des contrats passés avec les entrepreneurs, les commissaires de la majorité savaient que M. de Lesseps ne pourrait pas accéder à leur désir — et leur demande ne pouvait pas avoir d'autre but, puisque, par le rapport et la déposition de M. Rousseau, ils connaissaient parfaitement le fond de ces contrats.

Quant à la demande relative à la composition des Assemblées, elle est simplement grotesque : le plus petit des actionnaires sait que les Assemblées se constituent à l'aide de feuilles sur lesquelles les actionnaires eux-mêmes apposent leur signature d'abord au moment du dépôt de leurs titres, ce qui leur donne le droit d'assister à l'assemblée convoquée; ensuite, au moment de la réunion de l'assemblée, si les constatations de dépôt ont prouvé la présence d'un nombre d'actionnaires statutairement suffisant.

Or, ces constatations, ce sont les actionnaires eux-mêmes qui les sanctionnent par les *assesseurs*, lesquels sont les *deux plus* forts actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance.

Du contrat Couvreux et Hersent, nous n'aurons qu'à rappeler que la correspondance échangée entre M. Ferdinand de Lesseps et ces entrepreneurs a été *lue* aux actionnaires, réunis en assemblée générale, et approuvée par eux. Tout le monde connaît ces documents, sauf les six députés hostiles à l'entreprise de Panama.

La demande du *Bilan*, enfin, ne peut provoquer qu'un étonnement : D'abord il n'est dû qu'aux actionnaires et, d'autre part, comme ce *dû* est réel, il leur est communiqué chaque année. Et puis, vraiment, quel rapport peut-il y avoir entre une demande en autorisation d'émission d'Obligations à lots et le bilan de la Société qui demande cette autorisation ?

Tout cela c'était simplement pour rendre matériellement impossible le dépôt, à la Chambre, d'un rapport quelconque, avant la fin de la session, et de renvoyer ainsi M. de Lesseps aux calendes parlementaires.

Alors, et spontanément, toute la presse s'est écriée : « Que M. de Lesseps en finisse ; qu'il secoue cette intrigue ! qu'il se débarrasse de cette glu! qu'il marche! »

Et c'est ce qui est arrivé.

LE RAPPORT DE M. HENRI COTTU

Extrait du « Journal des Débats »

M. Henri Cottu, qui a accompagné M. de Lesseps à Panama comme représentant des actionnaires du Canal, devait lire, à une assemblée convoquée pour le 28 juin dernier, le rapport dans lequel il rendait compte de sa visite sur les travaux. Mais cette assemblée n'ayant pu avoir lieu, nous sommes heureux de donner satisfaction au désir exprimé par M. Cottu en publiant les passages principaux de son rapport :

Messieurs,

Au mois de janvier, plusieurs chambres de commerce étaient invitées par la Compagnie à nommer des délégués pour aller visiter les travaux du Canal de Panama, et M. le président-directeur pensa que les actionnaires devaient être représentés dans ce voyage. Il s'adressa à ceux d'entre nous que vos suffrages avaient désignés, à la dernière assemblée, pour vérifier les comptes de la Compagnie. Mes collègues me demandèrent de remplir cette mission, que j'acceptai malgré mes occupations personnelles, et je viens aujourd'hui vous rendre compte des résultats de cette visite.

M'inspirant de la nature même du mandat de commissaire-vérificateur des comptes, je me suis attaché plus particulièrement aux questions d'installations, d'ateliers, de matériel et d'outillage...

M. Henri Cottu énumère les installations de la Compagnie ainsi que les maisons et ateliers, qui couvrent une superficie de 22 hectares 50 ares.

Les habitations des ouvriers nègres, dit M. Cottu, dans tous ces campements paraissent propres et bien comprises. Ce sont des maisons en bois, toujours établies à environ 1 mètre au-dessus du sol, et disposées pour contenir 32 hommes. Quatre larges couloirs en croix aboutissent à des portes qui, au nombre de six, assurent l'aération ; les lits de camp bordent ces couloirs, chaque homme a une couchette séparée...

« C'est avec l'intendance que l'on fait la guerre,» disait Napoléon : c'est seulement aussi avec des magasins largement pourvus, où toutes les prévisions ont été envisagées, que les grands travaux peuvent s'accomplir.

A partir de Matachin jusques et y compris la Culebra, le Canal semble un long village où les maisons des employés, les campements des nègres se suivent sans interruption. Ici, l'industrie privée est venue faire nombre, et les échoppes des commerçants chinois comblent les vides qu'auraient pu laisser les distances de chantiers à chantiers.

En quittant la Culebra et en passant sur le versant du Pacifique, à Paraiso, à Pedro-Miguel, à Rio-Grande, à Corrozal, les installations se continuent sur le même type.

L'ensemble de ces établissements est complet, leur aménagement a dû nécessiter un effort énorme dont on ne tient généralement pas assez compte. Grâce à eux, le travail effectif, déjà important, est mis en situation de répondre à l'impulsion la plus énergique.

Abordant la question du matériel, je vous parlerai, messieurs, de celui que j'ai vu de mes yeux, fonctionnant

mis à pied d'œuvre ou en montage. J'en ferai une énumération rapide...

Partant de Colon, la délégation des Chambres de commerce, les nombreux étrangers présents ont navigué sur 17 kilomètres de Canal fait à sa largeur et poussé à une profondeur d'environ 6 mètres. Dans ce trajet j'ai rencontré travaillant soit à l'avancement, soit à l'approfondissement, treize dragues, dont deux grandes dragues marines de la force de trois cents chevaux, desservies par quatre bateauxclapets allant jeter les déblais au large; cinq grandes dragues américaines à long couloir : l'une d'elles, la *City of New-York*, est munie d'un double couloir, elle travaille à l'avancement. Une autre a pu, en terrain favorable, fournir 10,000 mètres cubes de déblai en vingt-quatre heures...

M. Henri Cottu énumère les appareils en fonctionnement dans chaque chantier :

Six grandes dragues sont en montage dans les ateliers de Matachin.

A Panama deux grandes dragues marines creusent le chenal en mer; elles sont desservies par quatre bateaux porteurs.

A la Boca, deux grandes dragues fluviales sont à l'eau complètement montées, quatre autres de même force, encore dans la cale de montage, seront bientôt à flot. Trois dragues à cuillers sont installées plus loin.

Le matériel d'excavation à sec est plus nombreux.

A Bohio-Soldado, un excavateur fonctionnait dans la partie non rocheuse; à Tavernilla, deux excavateurs travaillent en fouille...

A Gorgona, il y a trois excavateurs en marche; à Santa-Cruz, cinq autres travaillent en décapement; sur les chantiers du Haut et Bas-Obispo, d'Emperador, au Lirio, dix excavateurs fonctionnent dans les mêmes conditions...

A Gamboa, sur le chantier du Bas-Obispo, les grues à vapeur chargent les blocs éclatés à la mine.

A la Culebra, douze excavateurs de divers modèles, Wheyer et Richemont, Evrard, Bouley, s'étagent aux différentes cotes. Quand les délégués des chambres de commerce arrivent, tous les instruments travaillent et le va-et-vient des trains transportant les déblais à ces divers étages donne une impression grandiose de force et d'activité. Le gros matériel n'est encore installé que du côté de Colon, car le chantier comportera quarante excavateurs : la besogne déjà faite laisse entrevoir le résultat auquel on arrivera avec de pareils moyens.

Dans l'atelier de section adjoint à la Culebra, cinq excavateurs sont en partie montes, cinq autres attendent le montage.

A Paraiso, quatre excavateurs travaillent en fouille, à Pedro Miguel quatre autres attaquent le Canal en décapement; un excavateur Osgood fonctionne dans une veine friable.

A Corrozal se trouvent trois excavateurs de petit modèle.

Tous ces chantiers sont couverts d'un réseau ferré complet comprenant les voies d'accès, de décharge, de refoulement, de garage; chacun d'eux a pour le moment, en nombre suffisant, les locomotives et wagons qui lui sont nécessaires. Je ne crois pas vous étonner, Messieurs, en vous disant, après cette description rapide de votre matériel, que les 163 locomotives, les 4,692 wagons de terrassements et les 314 kilomètres de grande voie actuellement posée, sont pleinement occupés, et que cette activité ne peut aller désormais qu'en s'accroissant...

En résumé, Messieurs, j'ai vu dans l'isthme tout cet outillage considérable que vous y avez envoyé, je l'ai vu fonctionnant, en œuvre d'un bout à l'autre du Canal. En parcourant la ville de Christophe-Colomb, en visitant les ateliers de Colon, de Matachin et de la Boca, j'ai compris ce que ces installations aussi complètes qu'indispensables avaient dû demander de temps et de travail.

Il est difficile d'apprécier à leur juste valeur ces faits à distance; mais par le travail déjà produit j'ai pu me rendre compte que les fondations de votre œuvre sont bien jetées et présentent une base sur laquelle les plus fructueux efforts peuvent désormais s'appuyer.

HENRI COTTU

L'ANGLETERRE ET L'ALLEMAGNE

DANS LE PACIFIQUE

Extrait du « Télégraphe. »

Deux faits d'une égale importance que les journaux ont brièvement signalés, viennent de se produire : l'inauguration d'une ligne de navigation à vapeur allemande subventionnée, entre Brême, l'Extrême-Orient, l'Australie et les nouvelles acquisitions germaniques dans le Pacifique, et l'ouverture de la ligne de chemin de fer dite le *Transcanadian Pacific* franchissant le continent américain, sans quitter le territoire anglais, entre Halifax, sur l'Atlantique, et Port-Moody, sur le Pacifique.

L'Allemagne a solennellement fêté le départ du vapeur *Hapsburg*, par lequel s'établit la première communication maritime avec ses colonies; les Anglais et les Canadiens n'ont pas manifesté moins chaudement leur enthousiasme pour l'achèvement de leur transcontinental.

Ces deux événements justifient par eux-mêmes le retentissement qu'ils ont eu chez nos voisins et rivaux.

Par son service maritime, dont un contrat avec l'Etat règle le fonctionnement, l'Allemagne se targue de ce que le voyage à Berlin, à Sanghaï, par exemple, s'effectuera en trente-quatre jours.

Les Anglais affirment que, par la création d'une ligne de vapeurs aboutissant au transcanadien à Port-Moody, le trajet entre Londres et Sanghaï demandera simplement vingt-huit jours, soit un avantage de six jours sur l'itinéraire allemand.

C'est, on le voit, un incident de la lutte qui se poursuit entre les deux pays pour le partage du commerce du Pacifique.

Si nous nous arrêtons sur cet incident, c'est qu'à notre avis il intéresse particulièrement une grande entreprise française pour laquelle tout progrès, toute amélioration dans les communications entre l'Europe et le bassin du Pacifique doit se traduire en accroissement de trafic et, par conséquent, de bénéfices. Il s'agit du Canal de Panama.

Depuis que la route orientale par Suez est ouverte, elle s'est assuré le monopole absolu du commerce maritime de l'Inde, de l'Afrique orientale, de l'Indo-Chine, de la Chine méridionale et d'une partie de l'Australie. A l'égard de ces régions, le Bosphore égyptien a un avantage, que nulle autre voie ne pourra lui ravir, l'abréviation de la distance.

Pour le nord de la Chine, pour le Japon, par exemple, cet avantage est moins grand, moins indiscutable, et le trafic de ces contrées a, d'ailleurs, au point de vue du tonnage, une importance médiocre. Il consiste, en effet, en marchandises précieuses, de beaucoup de valeur, mais tenant peu de place et ne payant, par conséquent, que peu de fret.

Les chemins de fer à travers l'Amérique se disputent

ce transit, que les Anglais cherchent à détourner au profit de leur transcanadien. Quant aux Allemands, dont les intérêts dans ces régions sont considérables, ainsi que dans la partie méridionale de l'Asie, leur objectif actuel est d'atteindre leurs colonies du Pacifique en profitant des jalons posés. Mais ces acquisitions territoriales, faites d'abord dans un but politique, ont eu toujours en vue, comme le prince de Bismarck l'a formellement indiqué au Parlement allemand, l'affirmation de la puissance commerciale de l'Allemagne au moment où, le Canal de Panama étant ouvert, les nations européennes chercheraient de nouveaux débouchés et des marchés à peine exploités jusqu'ici dans l'hémisphère occidental.

Capable, grâce à sa puissante organisation maritime, d'utiliser dans cette direction ses flottes marchandes au lendemain même de l'inauguration du Canal de Panama, l'Angleterre a fait un pas en avant par l'achèvement de la ligne ferrée Halifax-Port-Moody. Quand ce *terminus* sera relié à Sanghaï par les vapeurs d'un service régulier de navigation, le trafic par la voie anglaise gagnera cinq jours sur la concurrence allemande.

Au point de vue des intérêts français engagés dans la grande entreprise de Panama, on ne peut que se féliciter de cette création. La loi économique veut, en effet, que tout nouveau moyen de communication stimule non seulement les rapports existant entre les localités ou les peuples rapprochés, mais crée de nouveaux courants d'échanges, assure une subite vitalité à des branches de commerce stérilisées jusqu'alors. C'est un phénomène dont on peut se rendre compte par le développement industriel et commercial correspondant à l'extension des chemins de fer, des routes, des lignes de navigation dans le monde entier.

Dans ces conditions, il est facile de prévoir qu'au moment de l'ouverture du Canal de Panama au commerce universel, le trafic intercontinental sera développé par le fait même de la ligne en question. Et nous n'hésitons pas à dire que cet intercourse nouveau, non prévu lors des estimations de bénéfices du Canal interocéanique, viendra nécessairement à cette voie.

Celle-ci aura pour elle tout d'abord l'avantage de la circulation libre et facile, assurée toute l'année, tandis que pendant les mois d'hiver le Transcontinental canadien ne sera pas praticable sur toute son étendue, à cause des amoncellements de neiges et de glaces.

Le Canal de Panama aura encore cette supériorité — majeure dans les opérations de transport — d'éviter les transbordements, qui seront au nombre de six sur l'itinéraire Londres-Halifax-Port-Moody. Pour apprécier cette supériorité à sa juste valeur, il ne faut pas perdre de vue que, dans la pratique courante, deux transbordements, par les délais, les frais et les inconvénients qu'ils entraînent pour la marchandise, représentent un fret moyen.

Nous mentionnerons, enfin, pour mémoire, l'économie considérable du fret par navire sur le fret par chemin de fer; dans l'espèce, elle pourrait s'élever à plus de 100 francs par tonne.

Dans ces conditions, il est incontestable qu'à part les voyageurs, le canal interocéanique absorbera tout le trafic anglais établi et développé par la construction du *Transcanadian Pacific*.

Il est hors de doute qu'à cette époque, la navigation allemande, appelée à desservir les territoires coloniaux du Pacifique et à soutenir la concurrence de la marine anglaise, jettera de nouveaux services à travers Panama, dont le transit prendra un développement proportionnel.

Nous n'avons pas besoin de mettre en relief l'importance de cette conclusion logiquement déduite des considérations précédentes.

Chaque jour des faits nouveaux établissent avec une netteté rigoureuse quel avenir incalculable est assuré à la voie que les capitaux français creusent à travers l'isthme américain.

LES VUES DE L'ÉTRANGER SUR LE CANAL

Le *Sémaphore* de Marseille, en reproduisant, il y a quelques jours, les conclusions du rapport de M. Rousseau, telles que nous les avons insérées dans notre dernier *Bulletin*, accompagnait cette publication des réflexions suivantes, qui sont, aujourd'hui, plus que jamais en situation et nous semblent vraiment dignes d'attention :

Rien n'est plus net et plus topique que ce rapport. Les conclusions, on vient de le voir, montrent que la réalisation de l'œuvre de Panama est chose possible ; qu'il est de la plus haute importance que cette réalisation soit soutenue par la France, parce que, si la France l'abandonne, c'est un des coups les plus graves qui puissent être portés à l'influence française; enfin, elles montrent qu'à son défaut il y a dès maintenant des successeurs prêts à profiter de nos fautes et à prendre la suite des opérations françaises. Il y a, en effet, et ce n'est un mystère pour personne, un syndicat anglo-allemand prêt à profiter de la première faute que nous commettrons en France. Ce syndicat rêve d'un état indépendant de Panama s'élevant sur les ruines de la Compagnie française, et il a accès autour du monde de l'Etat du Congo en Belgique. Le Canal serait, dans cette hypothèse, exécuté par une Société anglo-belge.

Voilà ce que l'on sait, ce qui est derrière les difficultés que l'on oppose à l'entreprise de M. de Lesseps. Et il suffit que l'on sache cela, pour que cette opposition soit jugée à sa valeur.

LE CANAL ET SON AVENIR

Le *Journal des Chemins de fer* a publié récemment, au sujet de l'entreprise du Canal de Panama, une étude très complète dont nous résumons ici les principaux passages.

Notre confrère, partageant en cela l'opinion des organes les plus autorisés de la presse parisienne et départementale, ne mettait pas en doute, au moment où il écrivait, que la Compagnie du Canal interocéanique n'obtînt sans délai l'autorisation d'émettre des obligations à lots, et il est intéressant aujourd'hui de constater sur quels arguments il se base lorsqu'il dit que « le Parlement ne saurait refuser de s'associer au Gouvernement pour une mesure qui, sans grever nos finances, ni engager en rien la responsabilité de l'Etat, peut avoir la plus heureuse influence sur le crédit d'une Société constituée à l'aide de capitaux essentiellement français ».

Si les actionnaires ont foi dans leur entreprise, le *Journal des Chemins de fer* estime que leur croyance est raisonnée, et que ce n'est pas seulement le grand prestige qu'exerce le nom de M. Ferdinand de Lesseps et l'exemple de Suez toujours présent à leurs yeux qui leur donnent cette confiance ; c'est aussi la certitude qu'ils ont du succès de l'œuvre par ses éléments d'avenir.

Les petits capitalistes, porteurs de titres de Panama, sont fortifiés dans leur confiance, s'il est possible, par le fait qu'à côté de la direction, siège une commission

consultative qui examine la marche des travaux, contrôle les projets, et cela d'une façon remarquable par suite de sa composition même. Les travaux sont donc exécutés d'une façon toute particulière :

On eût pu faire porter tout l'effort sur les parties les plus faciles, et arriver ainsi immédiatement à un cube d'extraction de nature à frapper vivement l'imagination. C'eût été la chose la plus simple du monde. Mais à quoi eût conduit une telle méthode de travail?

Certes, s'il s'était agi de jeter de la poudre aux yeux; si l'entreprise avait été moins sérieuse ; si elle n'avait pas eu, pour se recommander à l'opinion, les multiples garanties que nous avons rappelées et qui ont fait sa popularité, un cube imposant, même obtenu dans des terres extrêmement aisées à enlever, n'eût pas été à dédaigner : quelle meilleure réclame rêver ? Mais à quoi bon ? Est-ce que l'entreprise a besoin de pareils procédés? Si elle y avait eu recours, on eût été certainement en droit de dire : « Qui trompe-t-on ici ? Les parties difficiles devront bien, tôt ou tard, être abordées : à quoi bon, alors, les avoir ajournées ! »

Quand donc, dans une intention assurément peu bienveillante, on rapproche du cube extrait jusqu'à ce jour le cube total des travaux, ou bien encore lorsqu'on affecte de prendre pour base des dépenses probables la somme des dépenses déjà faites, on tombe dans une erreur manifeste.

La préparation, la mise en train d'une entreprise de cette importance, le choix des entrepreneurs, la disposition des chantiers, l'organisation des travaux, la commande du matériel, l'envoi des machines et du personnel, tout cela prend du temps et de l'argent, sans que rien en apparaisse dans les comptes de déblais : argent et temps dépensés en pure perte? Non : argent et temps économisés pour l'avenir. Moins on aura regardé aux frais d'études préliminaires, plus l'outillage préparé aux travailleurs aura de puissance, et plus le succès final sera rapproché et économique. Tous ceux qui ont l'habitude des travaux publics le savent bien.

Notre confrère ayant constaté la possibilité d'exécution du Canal, corroborée par des témoignages multiples et des faits irrécusables, recherche quels seront les résultats de l'entreprise au point de vue financier. Il constate, en passant, que « tandis que pour attaquer une entreprise une négation suffit trop souvent, pour la défendre et en montrer les avantages une démonstration longue et minutieuse est nécessaire. »

Il s'est chargé de faire cette démonstration à l'aide de documents officiels.

Considérant les pays qui sont appelés à faire usage du Canal, il évalue leur mouvement commercial et détermine ensuite quelle partie de ce mouvement passera par Panama.

D'une façon approximative, la valeur totale des transports acquis au Canal est, à la date de 1883, de 2 milliards 339 millions, mais comme il a pu remarquer que l'augmentation du mouvement des divers pays est de 10 à 11 0/0 par an, il s'ensuit qu'en ne l'évaluant qu'à 5 0/0, cela fera, pour le Canal, un trafic qui aura en 1888 une valeur de 2 milliards 922 millions ; il sera, pour 1889, de 3 milliards 50 millions.

Il s'agit maintenant de transformer ce trafic-valeur en trafic-tonnage et il suffit, pour cela, de se servir des chiffres présentés au Congrès de 1879.

En Angleterre, pour la période comprise entre 1863 et 1877, on a observé que la valeur moyenne de la tonne était de 375 fr.; aux Etats-Unis, pour la période de 1863 à 1878, elle atteignait 348 francs.

Depuis cette époque, il y a eu avilissement des prix bien entendu, mais si l'on tient compte de ce que beaucoup de marchandises plus précieuses (coton, thé, soie etc.), passeront par le Canal, on peut, en étant très prudent dans ses évaluations, attribuer à la tonne une valeur de 400 francs.

Le mouvement en tonnes qui transiterait en 1888 serait donc de 7.300.000 ; celui qui transiterait en 1889 serait de 7.600.000. M. Levasseur, rapporteur de la première commission du Congrès, estimait ce mouvement à 7,249.000 tonnes en 1888.

A raison de 15 fr. par tonne, 7.300.000 tonnes produisent une recette de 109 millions 1/2 de francs, ce qui donne, déduction faite de 15 à 16 millions de frais d'exploitation, un bénéfice net de 93 millions. Il y aurait là, au taux de 5 0/0, de quoi rémunérer un capital de 1 milliard 860 millions de francs, et au taux de 6 0/0, de quoi rémunérer un capital de 1 milliard 550 millions. On doit songer, en outre, que le trafic ira toujours croissant, l'ouverture du Canal devant nécessairement développer les transactions commerciales.

Le rédacteur du *Journal des Chemins de fer* termine son étude par la conclusion suivante :

Le canal de Panama n'est pas seulement une entreprise d'une réalisation certaine, c'est en outre une affaire financière destinée à un non moins brillant avenir que celui du Canal de Suez.

Les actionnaires en ont conscience.

Quand ils résistent à toutes les objurgations des vendeurs à découvert, quand ils font preuve d'un inébranlable attachement à M. Ferdinand de Lesseps et à sa nouvelle œuvre, ils font acte de foi, sans contredit, mais acte de foi parfaitement réfléchie et raisonnée.

Ils ont avec eux l'élite du monde savant, qui a attesté l'excellence du canal de Panama et déclaré cette voie préférable à toute autre.

Ils ont, de plus, avec eux et pour eux tout ce que le monde maritime et commercial compte de compétences éprouvées, il n'est pas un rapport consulaire traitant des grands courants commerciaux du globe, il n'est pas une statistique des échanges internationaux où n'éclate l'immensité des services que rendra le canal de Panama.

Dans ces conditions, on peut hardiment poser en fait qu'il y a une rémunération toute prête pour tous les capitaux qui s'emploieront dans cette création magnifique. Ceux qui prétendent écraser l'entreprise sous l'énormité des sommes qu'elle a dû ou qu'elle devra appeler, font preuve d'un étrange parti pris : ils omettent, en effet, de placer en regard des dépenses les recettes, bien que le calcul de celles-ci ne soit certainement pas plus difficile que l'évaluation de celles-là.

Voilà ce que le public a saisi, et voilà pourquoi sa confiance déconcerte et rend vains tous les efforts de la spéculation.

L'ILE DE RAPA

Extrait du « Voltaire »

Rapa est une petite île de deux mille hectares, un rocher de création volcanique et madréporique, situé au sud-est des archipels de la Société et de Tubuaï, possessions françaises de l'Océanie.

Ce rocher, admirablement situé, renferme un magnifique port naturel, formé par l'effondrement d'un cratère dont la mer a pris possession par une brèche en forme de passe praticable pour les plus gros vaisseaux.

Le percement de l'isthme de Panama, en créant une route nouvelle pour l'Australie, donnera une importance capitale à cette petite île qui se trouve sur le tracé direct de Panama à la Nouvelle-Calédonie et à l'Australie.

Aucune des îles basses, privées de ports et d'ancrages, voisines de Rapa, n'offre comme cette dernière les conditions voulues pour en faire une station maritime sur la route de l'Australie par le canal de Panama.

En s'installant à Rapa, les Anglais détournaient à leur profit l'avantage que doit naturellement acquérir Taïti, en raison de sa situation géographique, lorsque les navires partis d'Europe traverseront le canal de Panama et l'Océan pacifique pour se rendre dans l'extrême Orient.

Nous possédons fort heureusement Rapa.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir. »

SUITE DU JOURNAL DE NOTRE CORRESPONDANT.

Emperador, 24 février 1886.

Nous descendons au pied de la colline, au sommet de laquelle est construite l'habitation du chef de la section d'Emperador, sur la rive droite du Canal. Des chevaux nous attendent à la gare.

Au moment où il quitte le train, M. Ferdinand de Lesseps est harangué en espagnol par un nègre, qui s'exprime comme un véritable orateur, accompagnant son discours de gestes parfaitement appropriés.

Après l'avoir remercié — en espagnol — M. de Lesseps monte à cheval et, lançant sa bête au galop, arrive au sommet de la colline très abrupte qu'il a gravie en quelques instants aux acclamations de tous, émerveillés que nous étions de tant de vigueur et d'adresse.

Quant aux autres excursionnistes, ils le suivent de loin, les uns à cheval, d'autres sur des mules, d'autres enfin à pied. Une jolie avenue plantée de bananiers nous mène au chalet du chef de section.

Nous prenons place autour d'une table en fer-à-cheval. M. de Lesseps est assis entre Mme Blair, à sa droite, et le duc de Sutherland à sa gauche.

Au dessert, le président, après avoir remercié son amphitryon, porte un toast au duc de Sutherland, qui va nous quitter ainsi que Mme Blair, à laquelle un bouquet est offert.

M. Moet, ingénieur de l'entreprise Cutbill, propose ensuite la santé de M. de Lesseps, de ses compagnons de voyage, et boit à l'achèvement du Canal.

M. de Lesseps y répond en affirmant « la foi qu'il a dans le succès de l'œuvre » et que « sa visite aux chantiers vient encore de confirmer davantage ». Il termine en buvant « aux vaillants entrepreneurs qui le secondent, et à leurs collaborateurs. »

A ce moment, entraînée par un élan du cœur, Mme Blair se lève et va prendre dans les bras d'une des négresses assemblées au dehors pour nous regarder un baby de trois mois, tout noir et tout nu. Elle le rapporte dans ses bras, aux applaudissements des convives pour lesquels cet acte symbolise l'union des deux races concourant à la grande œuvre de civilisation et de paix.

L'enfant est ensuite rendu à sa mère avec le bouquet de Mme Blair, augmenté d'un cadeau d'argent fait par le duc de Sutherland, au milieu des acclamations et des cris de joie de tous les nègres réunis autour de la verandah du chalet.

Après avoir été tous photographiés, en groupes, dans l'un desquels une négresse a été introduite à son grand bonheur, nous retournons à la gare.

Là, nous nous séparons de Mme Blair et du duc de Sutherland, qui exprime de nouveau à M. de Lesseps la plus vive satisfaction de son voyage, « la surprise que lui a causé l'avancement des travaux, ses vœux pour le prochain succès de l'entreprise, succès dont il est entièrement convaincu. »

Tandis qu'ils partent dans la direction de Colon, nous rentrons à Panama, où est établi notre quartier général.

Panama, 25 février.

Aujourd'hui, jour de repos, bien gagné, du reste, dont nous avons besoin.

M. Ferdinand de Lesseps se délasse en faisant des visites, dans la matinée, aux consuls, aux notables de la ville. Ces visites s'élèvent au chiffre de 22.

La plus intéressante et la plus curieuse, sans contredit, est celle chez M. Dho, consul de Chine, dont les détails nous sont racontés.

L'entrée de la maison, d'apparence plus que modeste, mène à un appartement très convenable. Un vestibule où se trouve un canapé canné sur le bord duquel est placée la traditionnelle pipe en cuivre pour l'opium, donne accès à un salon richement meublé. Des gravures chinoises, aux enluminures éclatantes ornent les murs sur lesquels sont également appendus des carrés de boules à calculer, semblables à des marques de billards.

M. Dho parle facilement l'espagnol et l'anglais. C'est un homme de taille assez forte, âgé de quarante ans environ, à l'œil intelligent. Il accueille très courtoisement le président et lui demande, au nom de la colonie chinoise de Panama, la permission de lui offrir un cadeau avant son départ. M de Lesseps remercie M. Dho et le prie de transmettre à ses compatriotes l'expression de sa gratitude pour la part proéminente qu'ils ont prise dans la réception que lui a faite la population de la ville à son arrivée. D'ailleurs, la colonie chinoise est fort importante à Panama et dans l'isthme ; dans les campements, partout où il y a des boutiques, les trois quarts sont tenues par des Chinois.

La visite chez le consul d'Espagne a été aussi particulièrement cordiale. M. de Lesseps a rappelé au représentant de l'Espagne que son père était consul à Tunis à l'époque où M. de Lesseps père y résidait en qualité de consul général de France.

La Boca, 25 février.

Pour occuper l'après-midi, la plupart d'entre nous se rendent à La Boca.

La Boca de Panama (qu'il ne faut pas confondre avec la localité du même nom près de Colon), entrée du Canal sur le Pacifique, se trouve à l'embouchure du Rio-Grande dont elle tire son nom.

L'entrée est protégée par l'île de Naos, qui est le point de relâche des lignes de la *Pacific Mail Steamship Company* de ce côté de l'isthme. Le chenal en mer commence à peu près à la hauteur de l'île, au point kilométrique 75 du Canal.

Deux grosses dragues marines, de la force chacune de 280 chevaux, travaillent au creusement entre la ligne des balises du chenal, lequel décrit une courbe, mais tellement large, qu'il paraît presque droit.

Au fond de cette baie il existe une lacune remplie de palétuviers que la mer envahit à chaque marée. La baie est terminée par un promontoire sur lequel sont installés, vers le nord, les ateliers et les chantiers de montage des dragues. Au moment de notre visite, deux de ces engins étaient ancrés, tout montés, dans la bouche du Rio Grande ; il ne leur manquait que les machines, pour le montage rapide desquelles on attendait les ouvriers spéciaux appelés. Dans les chantiers nous voyons quatre dragues en cours de montage : deux seront prêtes à être lancées dans un ou deux mois, les deux autres pourront être terminées vers le mois de juin ; deux autres dragues sont attendues ; celles ci sont en route venant d'Europe. Ce chantier, lorsqu'il sera au complet, possédera donc 10 dragues dont 2 grandes dragues marines.

Les ateliers de montage, très bien aménagés, parfaitement outillés, sont situés, ainsi que le campement, à proximité du chantier.

Tous ces importants établissements sont construits sur un terre-plein créé de toutes pièces par la Compagnie, qui a fait abattre, partiellement, la colline à laquelle ils sont adossés. C'est un magnifique travail.

Nous rentrons à Panama par une superbe route carrossable exécutée par les soins de la Compagnie ; sur une partie

de son parcours, elle est côtoyée par le chemin de fer spécial qui relie les ateliers de La Boca à la gare centrale du *Railroad* de Panama à Colon.

Demain, départ à sept heures du matin pour visiter les chantiers de Las-Cascadas, du Haut et du Bas-Obispo ainsi que l'emplacement du barrage de Gamboa.

Las Cascadas, 26 février 1886.

Le train nous amène à ce chantier après nous avoir fait dépasser, au départ de Panama, les lagunes formées par le Rio Grande, où prospère un superbe bétail de race Durham. Un colon, M. Hurtado, a le premier importé ici quelques taureaux de cette espèce, qui conviennent parfaitement au pays et donnent de très beaux sujets.

Successivement, nous avons aperçu Pedro Miguel, le décapage de Paraiso, la dérivation du Rio Grande au kilom. 57, formée sur la rive droite du Canal par les déblais de la Culebra, enfin, Emperador. Tous ces chantiers sont pleins de mouvements : on ripe les voies, on élargit les cunettes.

En descendant du train au kilom. 48,800 nous passons sur une dérivation de l'Obispo, qui coupe une des boucles de ce fleuve.

Cette dérivation, établie sur la rive droite du Canal, va rejoindre, par une suite de dérivations, le Chagres sur sa rive gauche.

Nous débouchons sur le chantier de Las Cascadas à la cote 48, que nous suivons jusqu'au kilom. 48.600 où l'on a atteint avec le gros matériel la cote 45. Ici le Canal aura une ouverture de 122 mètres. Comme partout, les travailleurs viennent au-devant de M. de Lesseps qu'ils veulent voir : l'un d'eux arbore fièrement un drapeau français.

Au kilom. 48,500, on est descendu à la cote 37. Sur le côté droit du Canal, deux grandes voies de déblai fonctionnent ; sur le côté gauche, l'attaque a été faite longitudinalement et non transversalement. Plus loin, on est occupé à détruire au moyen de mines un contrefort rocheux.

Insensiblement nous atteignons la cote 35 ; 320 mètres de Canal sont décapés à ce niveau jusqu'au kilom. 47,800.

Nous passons ensuite sur le chantier du Haut-Obispo. Sur la rive droite on remarque, à la cote 30, une attaque qui va à la rencontre d'une cunette partant du kilom. 47,500 et poussée à la même cote.

Nous revenons sur nos pas, par la rive gauche, en suivant une autre cunette qui se prolongera jusqu'au kilomètre 48 pour rejoindre la voie destinée à conduire les déblais au barrage de Gamboa.

Suivant toujours la cote 30, nous parvenons à une butte dure et rocheuse, le Cerro Corrosita, entamée à la mine.

La roche est noire, volcanique, dure. A cheval, nous parvenons au sommet de ce qui reste du Cerro Corosita à la cote 55 qui constitue une plate-forme d'environ quarante mètres de large. La cote 60 n'est plus représentée que par une toute petite aiguille isolée.

En face de nous, au kilomètre 46,400, sur la rive gauche du Canal, il existe une butte, le Cerro Gamboa, dont on achève la destruction à coups de mine. Une explosion va être faite en notre présence. Trois galeries horizontales de dix-huit mètres de profondeur, pratiquées dans le flanc de la colline, ont été bourrées de cent caisses de dynamite de 25 kilogrammes l'une et de cent barils de poudre. Un signal est donné suivi de quelques instants de silence. Une détonation sourde, profonde, prolongée, se fait entendre, un gros panache de fumée et de poussière s'élève tout à coup au-dessus du Cerro-Gamboa, qui semble se soulever en entier. Au bout de dix minutes, la fumée s'est dissipée, nous laissant voir la montagne éventrée, disloquée. L'effet d'une pareille mine, qui coûte 25,000 fr., est évalué à 15,000 mètres cubes de dislocation, en tout 30,000 mètres cubes, chiffre énorme !

Du point où nous nous trouvons, sur le Cerro Corosita, nous voyons les étages successifs du côté de Colon, descendant jusqu'à la côte 30. D'ici peu on établira à la côte 20 une cunette qui, partant du kilomètre 48, traversera tout le chantier jusqu'au kilomètre 46, de façon à décharger tous les déblais du chantier au barrage.

Redescendant le Cerro Corosita, nous parvenons au kilomètre 46,800 à la cote 20, chantier exploité par MM. Bona frères. L'attaque est également faite ici par étages. Nous suivons la rive gauche du Canal pour nous rendre à Gamboa voir l'emplacement du barrage de Chagres. Dans ces chantiers la nature du sol est variable à l'extrême : tantôt c'est de l'argile ferrugineuse, tantôt une espèce de terre noirâtre, tantôt du sable jaunâtre, tantôt encore de la roche dure.

Ayant franchi les remblais de la voie de déblais, nous pénétrons dans les petites vallées par lesquelles nous devons monter à Gamboa ; nous y distinguons le piquetage de la ligne qui va toucher au Cerro Obispo, pour revenir, par un lacet, à l'emplacement du barrage.

Gamboa, 26 février.

Des huttes indiennes que nous apercevons, après une délicieuse promenade à travers une végétation magnifique, nous indiquent que nous sommes à Gamboa. A quelques pas de là s'élèvent les deux bâtiments où sont logés les employés de la Compagnie.

Tout près de nous, le Chagres, qui, dans cette partie, n'a pas encore reçu de déblais, coule clair et limpide.

Avant de déjeuner, nous montons à un observatoire météorologique installé par la Compagnie sur la rive gauche du fleuve et muni d'un anémomètre et d'un marégraphe pour enregistrer les crues du Chagres. De ce point, nous pouvons nous rendre compte des dispositions adoptées en vue de la construction éventuelle du grand barrage.

Sur la rive droite se dresse le Cerro Santa-Cruz ; sur la rive gauche, derrière nous, le Cerro Gamboa.

C'est sur ces deux montagnes que s'appuiera l'ouvrage, si on le fait. Le barrage aurait 750 mètres de largeur sur une assise de roc, sauf sur 200 mètres environ, occupée par la vallée même du Chagres où le rocher ne se rencontre qu'à 12 ou 15 mètres au-dessous du niveau des eaux. Dans cette partie, on ferait un rideau de maçonnerie au moyen de l'air comprimé.

Le sommet du barrage serait à la cote 60. Un émissaire régulateur, percé en tunnel dans le Cerro Santa Cruz, rejoindrait entre les kilom, 44 et 45 le Rio Caragalata.

A la fin du déjeuner, servi sous une rotonde couverte de feuilles de palmier, M. Ferdinand de Lesseps demande la permission de porter, malgré les liens de parenté et d'affection qui l'unissent à lui, un toast à son fils, M. Charles de Lesseps, « qui, dit-il, a si bien préparé cette visite ; qui s'est donné tant de mal, qui a si parfaitement réussi. »

M. Jules-Charles Roux, le délégué de la chambre de commerce de Marseille, demande à s'associer au toast, au nom de tous les délégués ses collègues, et à remercier personnellement et collectivement M. Charles de Lesseps.

Le président, reprenant la parole, tient à saluer tout particulièrement M. Villard, le président du Conseil d'administration de la Société de travaux publics et de constructions. « Il est ici, dit l'orateur, sur son terrain ; c'est lui qui sera chargé de creuser le Canal dans cette partie que nous venons de parcourir. Je bois à sa santé, et je lui souhaite, sur son propre chantier, le succès dont il ne doute d'ailleurs pas. »

M. Villard remercie M. de Lesseps, répétant ce qu'il a déjà dit dans une autre circonstance : « L'exemple de ceux qui ont creusé le Canal de Suez est fait pour me soutenir et m'encourager.

« Mais ce n'est pas à moi qu'incombera la tâche des travaux à exécuter, c'est à M. Bonnefous, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui, resté sur le terrain, conduira lui-même cette gigantesque entreprise et la mènera à bien. »

Le déjeuner terminé, nous allons rendre visite à une antique famille du pays, qui a reçu M. de Lesseps à son premier voyage dans l'isthme : la mère, trois jeunes filles et une petite nouvellement née. A notre entrée dans la case, toute la famille vient s'agenouiller devant Mgr de Costa Rica et, en baisant son anneau pastoral, lui demande de baptiser le baby. On retourne à la maison de la section où a lieu la cérémonie avec M. de Lesseps pour parrain.

Nous embarquant sur des pirogues, en face du Cerro Santa-Cruz, nous nous dirigeons sur le chantier Thirion qui traverse une des boucles du Chagres. Sur un des îlots du fleuve, un troupeau de petits chevaux paît en liberté ; plus loin, des vaches en grand nombre broutent le *guinea grass*. Mgr Thiel, qui a une grande expérience pratique du pays, nous dit que l'élevage du bétail est appelé à devenir une des grandes richesses de l'isthme, comme le prouvent les premiers essais, dont le succès est très remarquable.

Parvenus au chantier, nous débarquons en pleine emprise

du canal. Sur la rive gauche, un autre chantier se développe, celui du Bas Obispo. Nous abordons au chantier dit de Santa-Cruz, entreprise Thirion, qui partant du kilomètre 45, vient tomber au kilom. 44, où l'emprise recoupe la boucle du Chagres. Nous prenons terre à la cote 16 : sur la rive gauche du canal, trois excavateurs sont en fonction ; sur le côté droit de l'emprise règne une cunette commencée à la cote 14. Le massif à enlever est à la cote 22 et sera entièrement entrepris à l'excavateur.

Au sommet la largeur de la percée est de 90 mètres. Une dérivation du Chagres sera faite au kilomètre 44, sur la rive gauche du canal. Tous ces travaux sont repris par l'entreprise Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie, qui doit exécuter complètement cette partie du canal. En approchant de la fin du chantier, nous voyons trois excavateurs travaillant en décapement et nous laissons, à droite, une éminence dont la dislocation se poursuit à coups de mine.

Gorgona, 26 février.

Nous remontons dans nos pirogues et, suivant la courbe décrite par le Chagres, nous atteignons le chantier de Gorgona, qui prend naissance sur les borbs mêmes du fleuve. En route, nous avons longé l'amorce de la dérivation à la Quebrada, qui, par une suite de dérivations sur le côté droit du canal, rejoint la dérivation du Trinidad que nous avons vue à Gatun. De l'autre côté du Chagres, également dans une boucle, l'entreprise Thirion s'étend jusqu'au kilomètre 43.

Prenant terre sur la rive gauche, nous entrons dans l'emprise au kilom. 42, où le canal emprunte le lit du Chagres, fort élargi en cet endroit. Dans cette partie, même comme dragage, le travail à exécuter se réduit à peu de chose.

A partir du kilom. 42 et jusqu'au kilom. 40, intervalle deux fois coupé par le Chagres, on se trouve dans l'entreprise Percepied. En entrant sur le chantier, que baignent presque les eaux du fleuve, nous sommes à la cote 12; à une centaine de mètres, nous atteignons la cote 15.

Sur la rive droite du canal, deux excavateurs travaillent en décapement; sur le côté gauche, un autre de ces engins creuse en fouille. Ce chantier est presque terminé et tout préparé pour recevoir les dragues. En effet, aux quatre points où il se rencontre avec le Chagres, le sol est à la cote 12, c'est-à-dire au niveau des eaux. En regardant dans la direction de Panama, nous voyons le tracé du canal balisé dans le cours du Chagres, adoptant en partie la rive gauche du fleuve pour sa berge. Au delà, on aperçoit la tranchée qui se perd dans le lointain.

Le temps nous pressant, nous prenons le train à la station de Gorgona, pour rentrer à Panama à 6 heures 1|2. Nous devons tous nous rendre bientôt après à un banquet offert à M. de Lesseps par les autorités colombiennes au Grand Central Hôtel.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 29 *Juillet* 1886

CONVOCATION

MM. les actionnaires sont informés que, vu l'insuffisance du nombre des titres déposés dans les délais fixés par les statuts, l'assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 28 juin 1886, n'a pu avoir lieu, et qu'elle est remise au jeudi 29 *juillet* 1886, *à trois heures* de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Les cartes d'admission délivrées pour le 28 juin seront valables pour le 29 juillet et le dépôt des actions continuera à être reçu à la Caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 23 juillet.

L'assemblée convoquée pour le 29 juillet délibérera, quel que soit le nombre de titres représentés, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première assemblée.

Par ordre du Conseil,

Le secrétaire général,
E. MARTIN.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir*.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'administration, il est fait un appel de 125 francs par action de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 20 au 25 septembre.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 20 septembre.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er *au* 12 *Juillet* 1886.

Opp. n° 464. — Sur un certificat d'incription nominative d'obligations 4 0/0 n° 1708 pour six obligations.

Opp. n° 465. — Sur trois obligations 4 0/0 au porteur nos 234,589 à 234,591.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er *au* 12 *Juillet* 1886.

Opp. n° 369. — Sur quatre obligations 3 0/0 au porteur, nos 535138 à 535141.

Opp. n° 423. — Sur une action au porteur n° 92669.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. —

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 28 JUIN AU 12 JUILLET 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
28	442.50 443 75 445 446.25 447.50 446.25 445	en liq. : .. au 30 : 446.25	435 430 432.50 430 432.50 430	378 377.50 377 375	217 218 219	272 272.50
29	445 443 75 442.50 445 442 50 445 443.75 442.50 443.75 445	en liq. : ...... au 15 : 445	430 422 50 435 432.50 430	378 377 378 379 377 377.25 378	216 217 217.50	272.25 272.50
30	442 50 443 75 445 446.25 445 446.25 447.50 448.75 447.50	en liq. : 455 au 30 : 455	430 431.25 432.50 433·75 435	377 376 377.50 377.75	218 217 216 217.50 218	271 272 271.25
1	447.50 446.25 447.50 446.25 445	en liq. : 446 25 au 15 : 443.75	423.75 426.25 427.50 426.25	379.75 380 380.50	220 221 221.50 222 220	270 272 272.25 274 273 272 273 272.50 273
2	443.75 442.50 445 446.25 445	en liq. : 446 25 au 15 : 442.50	427.50 425	375 376	220 222 220	272 273 274 272 273
3	445 443 75 442 50 445 442.50 441 25 443.75	en liq. : ... au 15 : 442.50	427 50 426.25	376 375 50	220 219 218 217 216	272 272.25 272.50 272.75
4	Bourse fermée.	»	»	»	»	»
5	450 452.50 453 75 452.50 451.25 450 448.75 447.50 450 448.75	en liq. : ... au 15 : 451.25	430 433 75	376 375	220 221 220	273 273.25 272.75 272.50
6	443 75 445 443.25 442.50 441.25 440 438.75 437.50	en liq. : ... au 15 : 445	435 430 432 50 430	376 377 378 380 377	218 217.50 218.50 219 219.50	273 272
7	437.50 436 25 435 433.75 432.50 435 436 436 25 435 433.75 435 433.75 431.25	en liq. : .. au 15 : 435	430 427.50 426 25 425 423.75 420 418.75	380 377	220 219 218	273 272 271.50 271.25 272
8	421 25 420 418.75 420 421.25 422 50 423.75 425 426.25 427.50	en liq. : ... au 15 : 420	410 415 412.50 415 418 75 415 417 50 418.75 420	375 374 373 372.50 374 375 376	220 218	272 270 272 271 270
9	418.75 417.50 418.75 420 421.25 422.50 423.75 422.50 421.25 422.50	en liq. : ... au 30 : 417.50	417 50 415 410 412.50	377 375 377 378 379 380	217 216.25 216 216.50	267.50 257 265 266 266.50 264 263.50 263 264
10	413.75 412.50 411 25 412 50 413 75 415 416.25 415	en liq. ... au 15, 415	410 400 405 407.50 408.75	370 369 368 367 363 365 367 50	215 214 215 213.50 213	262
11	Bourse fermée.	»	»	»	»	
12	413.75 415 413.75 412.50 411.25 410 408.75 411.25 408 75 411.25 412.50 411.25 410 408 75 410 411.25	en liq. : ... au 15, 418 75 au 31, 430	415 410 407.50 405 406 25 403.75 402.50 400	360·350 330 335 340 345 342 345 340	210 209.50 208 207 206 205 203 202.50 201.25 200 205 202.50 201.25 200	262 261 260.50 260 257.50 255 257.50 255 254 253.75 252 50 251 25 250 250.25 250.50 251 25
13	403.75 402.50 401 25 400 398.75 397.50 395 398.75 395 393.75 392.50 391.25 390 388.75 387 50 386.25 388.75 390 391 25 393.25 390 387.50	en liq. : ... au 15, 403.75 au 31, 415	397.50 395 392.50 390 392.50 387.50	330 325 320 315 310 315 317 320 325 315 310 320 315 310	190 192 190 185 182.50 180 177.50 175 180 185 180 185 190 192 191.50	230 227.50 225 222.50 220 215 220 215 220 225 230 227.50

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de* 500 *francs.* »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

7e Année. — Numéro 167. Dimanche 1er Août 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

TÉLÉGRAMME

Cube exécuté en Juin

Décomposé suivant situations commençant par Colon

Colon	163.000
Gatun	241.000
Bohio Soldado	45 000
Tabernilla	6.000
San Pablo	30.000
Gorgona	50.000
Matachin	13.000
Obispo	48.000
Emperador	66.000
Culebra	60.000
Paraiso	16.000
Corozal	12.000
La Boca	66.000
	816 000
Dérivations	217.000
Accessoires	9.000
Total	1.042.000

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

7e Réunion. — 29 Juillet 1886

RAPPORT
DE
M. FERDINAND DE LESSEPS
AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSIEURS,

Nous vous disions l'année dernière :

« Le Canal maritime de Suez, si longtemps « qualifié d'inexécutable, s'est exécuté grâce à un « système de franchise qui, s'il vaut à votre Pré- « sident et à vos Administrateurs, parfois, des « ennuis passagers, maintient à notre œuvre le « caractère qu'elle doit avoir. C'est en appliquant « le système par lequel le Canal de Suez fut « achevé, que nous achèverons ensemble le Canal « de Panama.

« Il appartient à nos Associés de répondre, « comme nous, par le plus calme dédain aux « intrigues, aux manœuvres, aux attaques inévi- « tables. L'histoire du Canal de Suez est encore « trop vivante pour qu'il y ait, croyons-nous, à « redouter la moindre faiblesse dans la légion « serrée des Actionnaires et des Obligataires du « Canal de Panama. »

Suivant notre usage, sans rien dissimuler, nous vous exposerons successivement la *situation finan-*

cière de l'exercice 1884-1885, la *situation des travaux* et la *situation générale* de notre entreprise.

Vous verrez que malgré les attaques de toutes sortes, malgré l'accueil fait par une Commission parlementaire au projet de loi présenté par le Gouvernement de la République à la Chambre des Députés, nous n'avons cessé de marcher avec résolution vers l'accomplissement de notre œuvre.

Je vous écrivais dernièrement, le 9 juillet : — « Je crois, personnellement, qu'avec les 600 millions compris dans les prévisions du Congrès « International de 1879, l'achèvement du Canal « maritime de Panama sera assuré avant la fin de « 1889 » — et j'ajoutais : — « Ce qu'il faut, c'est « qu'avec les 600 millions réalisés, toutes les « mesures soient prises pour que les navires passent d'un Océan à l'autre ».

Toutes les mesures seront prises ; rien ne sera négligé pour la réalisation de cette promesse.

Ce rapport, sincère et complet, justifiera aux yeux de tous notre confiance mutuelle.

Situation financière.

Les dépenses de l'Exercice 1884-1885 comprenant les charges sociales, les dépenses d'Administration et les travaux exécutés, se sont montées à..................... Fr.	121.306.827 29
L'actif suivant estimation a été accru d'une somme de........ comprenant les constructions et les acquisitions de matériel et d'approvisionnements faites pendant la même période.	20.546.050 33
Le total des dépenses de l'Exercice 1884-1885 est donc de....	141.852.877 62
Les dépenses des Exercices précédents s'étant élevées à....	354.009.199 03
Le total des dépenses au 30 juin 1885 atteint............. dont il faut déduire, pour divers comptes non soldés et pour réescompte du portefeuille, une somme de......................	495.862.076 65
	24.729.260 15
Total net des dépenses au 30 juin 1885........	471.132.816 50
Les ressources créées comprenant le capital-actions, le produit des 250 000 obligations 5 °/₀, émises en septembre 1882 des 600.000 obligations 3 °/₀ émises en octobre 1883, et des 341.292 obligations 4 °/₀ émises en septembre 1884, ainsi que divers produits accessoires, formaient un total de..................	713.104.368 89
laissant un actif disponible de se décomposant comme suit :	241.971.552 39
Versements non appelés sur les actions.................	147.500.000 »
Versements à échoir sur obligations.....................	13.236.332 »
Capitaux disponibles.........	81.235.220 39
Total égal......	241.971.552 39

Domaine

Outre les 500.000 hectares de terrains qui nous ont été concédés gratuitement par le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie, « avec les mines que ces terrains peuvent contenir », la Compagnie possède actuellement, à Colon, à Panama, à Taboga et sur la ligne du Canal, 13.296 hectares achetés à raison de 112 francs l'hectare. L'ouverture de la voie nouvelle donnera à ces terrains, particulièrement bien placés, une valeur considérable.

Pendant son dernier séjour à Panama, votre Président s'est occupé du choix et de la délimitation des 500.000 hectares concédés. Nous espérons être en mesure l'année prochaine de vous apporter cette délimitation.

Chemin de fer.

Des événements politiques graves, une insurrection, l'incendie de la ville de Colon, une tempête terrible et des pluies diluviennes ont troublé l'exploitation du chemin de fer de Colon à Panama. Cependant, l'ensemble du trafic ne donne pas la diminution qu'on aurait pu craindre; le mouvement des voyageurs même se présente en augmentation, ainsi que le montre le tableau suivant :

	Marchandises TONNES —	Voyageurs NOMBRE —
1883.......	215.725	303.979
1884.......	287.243	515.520
1885.......	262.497	567.694

Mais l'importance capitale de la voie ferrée reliant Colon à Panama, dont le tracé est parallèle à nos chantiers, ne permettait pas de risquer les conséquences possibles des dégâts causés aux gares et à la ligne par les troubles insurrectionnels et par les intempéries exceptionnelles de l'année. Il a donc été immédiatement décidé que les revenus de l'Exercice seraient employés aux réfections nécessaires, sur toute la longueur de la voie, et que l'on procéderait sans retard à la reconstruction des wharfs incendiés.

Les gares de Colon et de Panama ont été refaites, un service des eaux a été installé, un remorqueur mis à la disposition de l'exploitation.

Malgré ces dépenses extraordinaires, prises sur le revenu de l'année, le dividende net touché par la Compagnie a encore été de 2 °/₀.

Il y aura d'ailleurs un recours à exercer pour les dommages causés par l'insurrection.

Le nombre des navires entrés dans le port de Colon, en 1885, a été de 700, d'un tonnage total de 579.000 tonnes.

Travaux

Notre *Bulletin* vous donnant chaque mois un résumé des rapports que reçoit l'Administration sur la marche des travaux, nous nous contenterons ici d'une indication sommaire de la situation de chaque chantier ; d'autant que la partie de ce rapport consacrée, plus loin, à l'exposé de la *situation générale* de l'entreprise, complètera nos indications techniques, vous dira la situation au 31 mai dernier.

SECTION DE COLON

13 dragues, dont 1 marine et 7 à long couloir, sont échelonnées, en travail, entre Colon et Gatun, c'est-à-dire de l'Océan Atlantique jusqu'à 16 kilomètres dans l'intérieur.

Depuis l'année dernière, la production de ces chantiers de dragage a plus que doublé : elle est actuellement de 500.000 mètres cubes.

Les plus grands navires peuvent décharger du matériel et des approvisionnements aux wharfs installés dans Fox-River, port d'entrée futur du Canal. Ce port nouveau, — Port Christophe, — est complètement abrité des vents du large par le terre-plein de Christophe Colomb créé par la Compagnie.

De la mer aux buttes du Mindi, soit sur une longueur de 4 kilomètres et demi, le Canal maritime est maintenant creusé à sa largeur normale, avec une profondeur variant entre 3 et 7 mètres.

Le bassin de radoub en construction à Colon, pour la réparation et l'entretien de notre matériel flottant, est presque terminé.

SECTION DE GATUN

Les buttes de Mindi sont le dernier obstacle à enlever pour qu'une communication maritime directe soit établie entre l'Océan Atlantique et le Chagres.

Des buttes du Mindi au Chagres, le Canal maritime est creusé à sa largeur normale avec une profondeur moyenne de 6 mètres environ.

Entre Gatun et le kilomètre 16, les grandes dragues américaines continuent la coupure du Chagres dans l'axe du tracé du Canal. Sur les 16 kilomètres à couper, 12 sont faits.

La dérivation du Chagres sur ce point, en amont de Gatun, a été draguée sur une longueur de 2 kilomètres 300.

La dérivation du Rio-Trinidad est terminée.

SECTION DE BOHIO-SOLDADO

Le sommet de la butte de Bohio-Soldado, dont l'enlèvement a été confié à MM. Artigue et Sonderegger, s'élevait à 54 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ces entrepreneurs se sont chargés d'enlever la butte, de creuser le Canal jusqu'à sa profondeur de 9 mètres au-dessous du niveau de la mer.

Par l'emploi hardi et intelligent de galeries et de puits forés jusqu'au fond du Canal, MM. Artigue et Sonderegger ont résolu le problème : la butte de 54 mètres est déjà abaissée à 36 mètres.

SECTION DE TAVERNILLA

MM. Vignaud, Barbaud et Blanleuil ont entrepris le creusement du Canal dans cette section et celles de San-Pablo et Gorgona.

Les chantiers d'excavateurs et de transporteurs sont en fonctionnement dans les plaines de Tavernilla, toutes formées des alluvions du Chagres.

SECTION DE SAN-PABLO

Les travaux de terrassement se poursuivent sur l'axe du Canal maritime et à l'emplacement des dérivations. Des cales de montage pour les dragues sont en construction.

SECTION DE GORGONA

Le nombre des ouvriers devant être augmenté dans cette section, on y installe de nombreux baraquements.

SECTION DE GAMBOA

De nouvelles études, soumises à l'examen de notre Commission supérieure consultative des travaux, paraissent devoir permettre d'apporter des simplifications considérables dans les travaux de retenue et de dérivation des eaux du Chagres.

SECTION D'OBISPO

La *Société de Travaux publics et de Constructions* a entrepris le creusement du Canal maritime dans les sections de Gorgona, Obispo et Emperador, sauf la partie comprise entre les points kilométriques 45 et 45,850 où l'entreprise Bona doit descendre la tranchée jusqu'à 20 mètres.

C'est dans ce dernier chantier que votre Président et les Délégués des Chambres de Commerce ont assisté à l'explosion d'une mine formidable, chargée de 900 kilogrammes de poudre et 2,500 kilogrammes de dynamite. Le massif de la butte a été profondément fissuré jusqu'à sa base. Les blocs énormes, chargés directement sur les wagons au moyen de grues roulantes d'une puissance de 5 tonnes, sont enlevés par trains de 8 à 10 wagons.

Sur les 500,000 mètres cubes que l'entreprise Bona devait enlever sur ce point, 444,000 étaient exécutés au 31 mai 1886. Le travail total sera donc prochainement achevé.

SECTION D'EMPERADOR

En mai dernier, les déblais de cette section, comprise entre le kilomètre 44 et la Culebra, ont atteint 132,000 mètres cubes.

SECTION DE LA CULEBRA

La réorganisation des chantiers, pour recevoir 30 nouveaux grands excavateurs, s'est poursuivie parallèlement à la marche des déblais avec le matériel ancien. Les productions mensuelles ont varié, suivant les circonstances, entre 43,000 et 110,500 mètres cubes.

Un développement de plan d'attaque, pour l'utilisation pleine de tous les appareils, et l'intervention d'entrepreneurs Français ayant fait leurs preuves dans l'Isthme, — MM. Artigue et Sonderegger, — nous permettent de compter désormais sur la réalisatin de nos vues.

SECTION DE PARAISO

MM. Baratoux et Letellier, chargés de tous les travaux non concédés entre la Culebra et l'Océan Pacifique, sont à l'œuvre.

Les entreprises Jessen et de Petro, Carcenac,

Sosa et Musso, auront prochainement accompli leur tâche.

SECTION DE LA BOCA

Les 6 dragues de 180 chevaux chacune qui sont actuellement en montage dans cette section suffiront à l'extraction de tous les terrains dragables dans la vallée de Rio Grande, en amont de la Boca.

L'atelier de montage est outillé de façon à livrer une drague montée, complètement terminée, tous les deux mois.

Les deux dragues marines ont creusé le chenal d'accès, dans la rade de Panama, sur une largeur de 50 à 60 mètres avec des profondeurs variant de 7 mètres 50 à 9 mètres.

Depuis notre dernière réunion, trois grands contrats nouveaux ont été signés avec des entrepreneurs.

Il n'y a plus, actuellement, un seul point de l'Isthme, une seule partie du Canal Maritime qu'un entrepreneur ne se soit engagé à exécuter.

Etat sanitaire

Le relevé des décès constatés dans les hôpitaux et ambulances de l'Isthme, du 1er avril 1885 au 31 mars 1886, donne les chiffres suivants :

1885	Avril......	53 décès
—	Mai........	59 —
—	Juin.......	97 —
—	Juillet.....	102 —
—	Août.......	53 —
—	Septembre..	80 —
—	Octobre....	61 —
—	Novembre..	64 —
—	Décembre..	57 —
1886	Janvier....	35 —
—	Février.....	30 —
—	Mars......	44 —
	Total...	735 décès

C'est une mortalité moyenne de 5 1/4 0/0 sur les 13,500 à 14,000 personnes employées. Ces chiffres ne dépassent pas la moyenne ordinaire de la mortalité sur les chantiers de travaux publics ; ils sont notablement inférieurs à la moyenne de la mortalité « des troupes de la marine sur l'ensemble de nos colonies », laquelle est de 7 0/0.

Malheureusement, la mort a voulu frapper nos chefs. C'est que nos chefs, c'est que nos ingénieurs, donnant l'exemple, ne s'épargnent pas. Dévoués, héroïques, sachant quel effort est nécessaire, ils font à votre œuvre le sacrifice de leur vie. Au premier rang dans la lutte, ils succombent les premiers.

La mort de M. Boyer, notre Directeur des travaux, nous a été particulièrement douloureuse. Sa bravoure, sa science vraiment supérieure, nous assuraient un Directeur exceptionnel. C'est au moment même où il se disposait à nous revenir, que nous l'avons perdu.

Un jeune ingénieur de très grand mérite, M. Nouailhac-Pioch, qui avait accompagné M. Boyer, a acquis, chargé de l'intérim, des droits à votre reconnaissance par la résolution et l'intelligence avec lesquelles il a accepté et rempli sa mission.

Nous avons nommé Directeur des travaux, depuis lors, M. Jacquier, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, qui s'était offert spontanément pour continuer l'œuvre de M. Boyer.

D'autres que nos ingénieurs, et également braves, sont tombés. Ces pertes, déplorables, sont pour notre France, comme des morts de bon combat ; c'est à l'honneur de notre drapeau et pour la civilisation du monde que ces vaillants travailleurs ont succombé.

Situation générale

Depuis notre dernière réunion, des événements considérables se sont accomplis. Nos adversaires ne sont presque plus que des spéculateurs. La certitude affirmée, maintenant acquise, de l'exécution possible et par conséquent de l'achèvement certain du Canal de Panama a fait taire cette opposition de la première heure qui s'était manifestée de l'autre côté de l'Océan. Parmi ceux qui en Amérique, et de très bonne foi sans doute, nous suscitaient parfois quelques ennuis, il y avait des Administrateurs de chemins de fer s'imaginant à tort que l'ouverture du Canal maritime nuirait à leur trafic, et il y avait les promoteurs de canaux concurrents qui ne renonçaient pas à leur projet ; — mais, en gens pratiques, ces adversaires voyant qu'ils ne pourraient décidément pas empêcher l'exécution du Canal, se sont mis en situation d'en profiter, et il nous seront désormais d'utiles auxiliaires.

Il n'en est pas encore ainsi des spéculateurs, pour qui l'achèvement du Canal est une sorte de menace, et dont l'acharnement semble augmenter au fur et à mesure que nous nous rapprochons du but.

C'est ainsi que depuis notre dernière Assemblée des manœuvres de toutes sortes ont été systématiquement dirigées contre votre crédit.

Ces adversaires sont principalement des étrangers. Et c'est ce qui m'autorisa à vous dire, ici même, il y a un an : « Jadis, les attaques contre les actionnaires du Canal de Suez venaient de l'étranger ; les attaques contre les actionnaires de Panama sont encore d'origine étrangère, mais malheureusement, c'est en France qu'elles sont éditées. »

Immédiatement après votre Assemblée de l'année dernière, un mouvement de baisse voulu par les spéculateurs, servi par des publications mensongères, fit tomber tout d'un coup vos actions, d'une manière factice, à 460 et 422 fr. 50. On allait jusqu'à expédier ouvertement des dépêches télégraphiques annonçant « l'effondrement des titres de Panama », et on publiait, dans certains journaux, qu'à bout de ressources la Compagnie

de Panama avait usé de « toutes les réserves de la Compagnie de Suez » !

Comme les travaux marchaient dans l'Isthme, et que l'appel du troisième quart dû sur les actions était imminent, les spéculateurs à la baisse crurent pouvoir escompter ce versement en abaissant les cours de l'action jusqu'à 365 francs le 15 octobre.

L'attitude des Actionnaires du Canal de Panama déjoua complètement ces calculs, et les spéculateurs payèrent très cher les frais de leur campagne manquée. Ils essayèrent, toutefois, de faire annoncer d'Amérique une « formidable insurrection », puis une prétendue « maladie grave de votre Président », — aucune fausse nouvelle n'intimida les actionnaires.

Dernièrement encore, l'appel prévu du quatrième quart dû sur les actions donna une sorte d'espoir aux spéculateurs. C'était au moment, en effet, où l'attitude d'une Commission parlementaire risquait de placer la Compagnie dans une situation difficile. Des courtiers, — vous avez pu le lire dans de courageuses feuilles, — offrirent à des directeurs de journaux de les intéresser dans la « campagne de baisse » entreprise contre les actions de Panama.

Cette dernière tentative eut le même insuccès que les précédentes. Vous ne vous êtes pas laissé entamer. Vous êtes trop instruits par l'expérience pour qu'on vous saisisse. Vous êtes trop nombreux pour qu'on vous tienne. C'est là notre force, c'est là tout le secret de notre puissance.

« Vous êtes venus à nous, Messieurs, vous « disais je l'année dernière, pour former le capi- « tal de la Société, au nombre de 104,230 action- « naires, sur lesquels 19,143 ont souscrit de 6 à « 20 actions, et 80,839 ont souscrit de 1 à 5 ac- « tions. Or, nous croyons pouvoir dire que la « quantité des Actionnaires possédant de 1 à 5 « actions a plutôt augmenté.

« Ce classement des Actions, cette réparti- « tion, cette armée de petits Actionnaires est « notre force: il ne faut pas qu'elle se laisse enta- « mer; il faut qu'elle résiste, comme elle l'a fait « jusqu'ici, aux manœuvres habiles, aux critiques « intéressées, comme aux attaques malveillantes, « sachant bien que nous ne laissons jamais nos « actes s'accomplir dans l'ombre, que c'est par « nous qu'ils apprendront toujours la vérité, que « les promesses de Panama se réaliseront comme « se sont réalisées les promesses de Suez, et que « chaque jour nous rapproche du moment où le « grand Canal américain sera ouvert au passage « de la marine universelle. »

Nous estimons actuellement à 350,000 le nombre total des porteurs de titres divers de Panama.

Notre base, c'est le trafic que nous devons desservir. Sur ce point, d'ailleurs, sur l'avenir du canal de Panama, nous n'entendons plus exprimer de doute sérieux.

Nous pourrions même vous citer les paroles d'un de nos adversaires qui a essayé dernièrement de faire naître quelque inquiétude à ce sujet, oubliant que ses propres calculs, publiés et signés, assurent au Canal un trafic minimum de 6 millions de tonnes.

Cette question du trafic futur est si importante, — puisqu'elle donne la mesure de l'effort possible, — que nous nous faisons un devoir de la traiter dans chacun de nos rapports.

Nous reproduirons d'abord, cette fois, la déclaration de M. Levasseur, l'éminent membre de l'Institut qui présidait la section de statistique au Congrès international de 1879. Nous reproduisons cette déclaration parce qu'il a été dit qu'elle n'avait pas été catégorique. Jugez-en.

Voici ce qu'a écrit M. Levasseur :

« Dans dix ans (en 1889), époque avant la- « quelle le Canal ne sera sans doute pas livré à « la circulation, 5 millions 1/4 de tonnes *au* « *moins* représenteront vraisemblablement le mou- « vement commercial des deux Océans, et 2 mil- « lions de tonnes environ représenteront la frac- « tion du mouvement commercial entre l'Orient « et l'Europe qui semble pouvoir être détournée « de la route suivie aujourd'hui pour prendre « celle de l'Isthme américain, *en tout* 7 *millions* « *1/4 de tonnes*. »

Nous appuierons cette déclaration de quelques citations d'origine américaine dont vous apprécierez l'importance. Il vous paraîtra, comme à nous, que les Américains ont sur ce sujet une compétence toute particulière.

Questionné par son gouvernement sur le trafic du Canal maritime qui réunirait les deux grands Océans, l'amiral Davis, voulant répondre avec précision, adopta l'hypothèse d'un canal ouvert en 1866, — le trafic passé étant connu, — et d'un canal ouvert en 1876, le trafic à cette date pouvant être chiffré.

Voici la déclaration officielle de l'amiral Davis au Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord :

« Tonnage total qui passerait dans l'année par « le Canal de l'Isthme s'il était fini maintenant « (1866), d'après les rapports officiels : 3,094,070 « tonnes.

« En 1876, 6,188,140 tonnes devraient prendre « la voie du Canal. »

La progression admise par l'amiral Davis donnerait en 1889 un mouvement dépassant 10 millions de tonnes.

M. Kelly, ingénieur américain, s'exprimait ainsi, à ce sujet, en 1881 :

« Le Congrès de Paris, après avoir étudié soi- « gneusement la question, a conclu que le tonnage « prêt à profiter du Canal, lorsqu'il sera ouvert, « se chiffrerait par 6 millions de tonnes ; et comme « le commerce augmente rapidement dans le « monde entier, le jour n'est pas éloigné où 15 à

« 20 millions de tonnes passeront annuellement « par le Canal. »

En 1883, il y a trois ans, le général Grant écrivait :

« Le Bureau de commerce de San-Francisco « évalue à 5 millions de tonnes le tonnage attendant un Canal...

« Les productions de la Côte Pacifique prendront une rapide extension sous l'influence de « transports à bon marché pour les marchandises « lourdes et de peu de valeur. *Les émigrants s'y « transporteront par millions* lorsqu'une route « commode, sûre et peu coûteuse leur sera ouverte...

« On perd généralement de vue qu'une fois « peuplés dans les mêmes proportions que les « Etats de l'Atlantique à l'heure actuelle, les Etats « de la Californie et de l'Orégon, ainsi que le « territoire de Washington, auraient une *population de* 30 *millions d'habitants.*

« Qui peut mesurer l'importance du commerce « maritime international entre nos côtes de l'Atlantique et celles du Pacifique, avec une pareille « population sur cette partie du littoral ?... »

Nous n'ajouterons à ces citations d'origine américaine, que l'opinion d'un ingénieur hollandais, exprimée avec autorité au Congrès géographique de Hambourg, l'année dernière, et la conclusion raisonnée d'une étude tout à fait remarquable sur le *Trafic futur de Panama*, publiée dans le *Journal du Hâvre*, par M. Amédée Marteau.

Voici la déclaration de M. Van Nehus, ingénieur hollandais :

« D'après les faits économiques actuels, le transit du Canal de Panama augmenterait d'un « million de tonnes par an, et la recette, déduction faite de l'amortissement des frais de construction, serait assez forte pour servir un intérêt « de 6 à 7 0/0 à un capital de 2 milliards. »

Voici les conclusions de M. Amédée Marteau :

« Nous pouvons, maintenant, faire notre récapitulation et donner, d'une façon exacte et précise, en dehors de toute hypothèse, de toute « majoration, le chiffre officiel, en quelque sorte, « du mouvement de la navigation qui s'effectue à « l'heure présente entre les pays d'Europe, d'Amérique, d'Asie et d'Océanie que desservira le « Canal de Panama.

« Voici quel est ce mouvement :

« 1° Navigation de l'Europe « avec les côtes du Pacifique..	2.570.774 t.
« 2° Navigation de l'Europe « avec l'Australie, l'Océanie, la « Malaisie, les Philippines.....	2 696.754 »
« 3° Navigation des Etats-Unis « avec les mêmes parages, plus « l'Inde, la Chine, le Japon (à « l'exception de San-Francisco)	1.619.440 »
Total......	6.886.968 t.

« soit près de 7 millions de tonneaux en 1885. Encore n'avons-nous point fait entrer en ligne de « compte le mouvement très actif, — personne « ne le conteste, — qui devra se créer entre la « côte de l'Amérique du Sud, le golfe du Mexique, « les Antilles, etc., et le littoral du Pacifique, « mouvement qui, d'après des calculs plausibles, « ne sera pas inférieur à un demi-million de tonneaux. Nous avons négligé, aussi, d'escompter « les accroissements énormes qui se produiront « dans l'intercourse entre les pays industriels de « l'Europe et des Etats-Unis, avec les régions du « Pacifique et de l'Océanie.

« En supputant ces accroissements, on arriverait bien vite à 8 ou 9 millions de tonnes ».

On voit que les 7 millions 1/4 de tonnes prévues par M. Levasseur sont dépassées, comme l'ont été, d'ailleurs, et dans quelles proportions ! les 3 millions de tonnes promises au Canal de Suez.

Sans tenir aucun compte des produits accessoires de l'entreprise du Canal de Panama, ni de la valeur des 500.000 hectares de terres concédés gratuitement à la Compagnie, avec les mines qu'ils peuvent contenir, une taxation de 15 francs par tonne, sur 7 millions 1/4 de tonneaux seulement, donne une recette annuelle de 108 millions de francs.

Telle est la base de votre entreprise.

L'exécution matérielle du Canal était, l'année dernière, dans sa période d'organisation finale, c'est-à-dire au moment où les machines achevées, montées, commencent à marcher, où les entrepreneurs cherchent sur le terrain même du travail le mode d'exécution le plus profitable, en même temps le plus rapide et le plus lucratif, — ce qui ne va pas, bien entendu, sans quelques tâtonnements, sans quelques hésitations. — Vos adversaires affirmaient, vous vous en souvenez, que nos ingénieurs nous trompaient, que « rien, absolument rien, n'avait été fait dans l'Isthme ».

C'est alors que j'écrivis aux Présidents d'un certain nombre de Chambres de Commerce, demandant la désignation de Délégués indépendants qui iraient, sur l'Isthme même, se rendre compte de la vérité.

J'écrivis, le 15 janvier, à des Présidents de Chambre de Commerce :

« Monsieur le Président,

« Je me propose de m'embarquer à Southampton « le 28 janvier, à bord d'un paquebot de la *Royal « Mail Steam Packet C°*, pour aller inaugurer à « Panama la période d'exécution finale du Canal « maritime.

« Il importe au plus haut degré qu'il n'existe « plus de doute sur l'achèvement du Canal maritime de Panama, afin qu'au moment de son « inauguration, armateurs et négociants soient « prêts à l'utiliser, et qu'il n'arrive pas, comme « cela est arrivé à la veille de l'inauguration du « Canal de Suez, que le fait accompli surprenne « la marine universelle appelée à passer le bosphore interocéanique.

« C'est dans ce but, Monsieur le Président, que « je viens vous demander de vouloir bien propo-« ser à la Chambre de commerce de...... la « nomination d'un délégué qui m'accompagnerait « dans mon voyage.

« Veuillez agréer, etc...

« FERDINAND DE LESSEPS. »

Votre Président partit de Southampton pour Panama, avec les délégués désignés, le 28 janvier.

Vous avez été renseignés, par le *Bulletin* de la Compagnie, sur les divers incidents du voyage. Vous nous permettrez de rappeler ici deux faits caractéristiques :

Le 3 mars, à Colon, en présence des délégués des Chambres de Commerce, devant toute la population assemblée, fut inaugurée la statue de Christophe Colomb dressée à l'entrée du Canal maritime futur.

Monseigneur Thiel, évêque de Costa-Rica, prononça un discours dont nous extrayons un passage :

« Je vous dirai en peu de paroles pourquoi je « suis venu à Panama, et ensuite quelle est mon « opinion au sujet de l'œuvre du Canal.

« Pendant plus d'un an, j'ai été constamment à « Panama, étudiant avec le plus grand soin, et « autant qu'un étranger peut le faire, les travaux « du Canal.

« En ma qualité de citoyen de l'Amérique cen-« trale, j'étais, dans le principe, partisan du canal « de Nicaragua ; mais quand j'eus compris le plan « de votre Canal de Panama, je me sentis saisi « d'un profond enthousiasme pour cette entre-« prise...

« L'Eglise aime sincèrement tout ce qui cons-« titue un progrès réel; par conséquent, votre « entreprise, qui est d'une telle grandeur, d'une « importance incalculable, ne peut faire moins que « l'intéresser vivement.

« Le succès final de l'ouverture de l'Isthme de « Panama est indiscutable...

« Le Canal est tracé, les plans sont définitive-« ment arrêtés, les préparatifs sur la ligne termi-« nés, les grandes machines déjà arrrivées sont « en partie montées et en plein travail, d'autres « sont en route pour arriver dans l'Isthme, tous « les points difficiles de la ligne sont en pleine « attaque.

« L'œuvre de patience est terminée, le grain « semé, la plante en germe va se développant, en « attendant que vous en recueilliez le fruit.

« L'un de ces jours, vous avez, par une inspi-« ration spontanée, fixé la date de l'ouverture du « Canal au 1er mars 1889 ; eh bien! il y a 90 0/0 « de probabilités que votre prophétie soit accom-« plie.

« Suez vous a donné l'expérience, et tout ce que « vous avez vu et touché dans ces quinze derniers « jours vous a fait prévoir l'époque du succès. »

Un ingénieur du gouvernement des Etats-Unis de Colombie, M. Ponce de Leon, qui venait également de visiter les chantiers, s'exprima ainsi :

« Je profite de la présence de M. le général « Montoya, de M. le général Ulloa, de Mgr Thiel « et de MM. les Consuls généraux de France et « d'Angleterre, pour déclarer, qu'ayant eu libre « accès aux différents chantiers du Canal et dans « les bureaux de la Compagnie, où l'on nous a « communiqué tous les documents et renseigne-« ments que nous avons demandés, nous sommes « à même d'apprécier quelle foi, quelle force de « volonté et quelle constance ont été nécessaires « pour commencer, organiser et installer les « travaux de l'excavation du Canal.

« Je ne doute plus maintenant du succès de « l'entreprise : *la France a commencé l'œuvre et la* « *France la terminera.* »

A leur retour, les Délégués rendirent compte de leur mission. Nous vous avons fait distribuer leur rapport. Voici les délibérations qui furent prises par les Chambres de commerce de France :

Chambre de Commerce de Marseille

SÉANCE DU 9 AVRIL 1886

« M. LE PRÉFET adresse ses plus sincères féli-« citations à M. Jules-Ch. Roux pour l'excellent « et remarquable rapport dont il vient de donner « lecture, et qui contient des renseignements du « plus haut intérêt, soit sur les travaux déjà accom-« plis, soit sur les vastes chantiers organisés dans « l'Isthme de Panama, en vue du prochain achè-« vement du Canal interocéanique.

« Les informations ainsi fournies à la Chambre « et recueillies sur les lieux mêmes sont d'autant « plus précieuses qu'elles permettent d'espérer le « succès prochain d'une entreprise grandiose dont « les résultats seront immenses pour le dévelop-« pement du commerce international.

« M. LE PRÉFET croit être l'interprète fidèle des « sentiments de tous les membres de la Chambre « en adressant à M. Jules-Ch. Roux les plus cha-« leureux remerciements pour son travail à la « fois si complet et si intéressant à tous les « points de vue.

« M. CYP. FABRE félicite et remercie à son tour « M. Jules Charles Roux, au nom de la Chambre « tout entière, qui apprend pas, sans une « grande satisfaction, que l'exécution du Canal « de Panama est en bonne voie, et que son achè-« vement est en quelque sorte assuré. »

Chambre de Commerce de Rouen

SÉANCE DU 28 MAI 1886

« La Chambre de commerce de Rouen ;

« Vu le rapport de M. E. Ferry, délégué par « elle pour accompagner, à Panama, M. Ferdi-« nand de Lesseps, dans la visite qu'il vient de « faire aux travaux du Canal interocéanique ;

« Considérant que la prompte terminaison de « cette voie de communication présente un inté-« rêt national et patriotique ;

« Considérant l'avantage qui doit résulter pour

« le port de Rouen de l'ouverture du Canal au « trafic du monde entier ;

« Emet le vœu que les pouvoirs publics accor- « dent leur appui moral à l'œuvre si française du « Canal de Panama, et facilitent, par les moyens « dont ils disposent, le rapide achèvement de cette « entreprise grandiose. »

Chambre de Commerce de Bordeaux

SÉANCE DU 12 MAI 1886

« La Chambre de Commerce de Bordeaux :

« Vu le rapport de son délégué M. Fernand « Bichon, constatant l'impulsion donnée aux tra- « vaux du Canal de Panama ;

« Considérant l'importance que l'ouverture du « Canal représente pour le commerce maritime;

« Exprime à l'unanimité le vœu que le Gouver- « nement en facilite de tout son pouvoir l'achève- « ment. »

Chambre de Commerce de Saint-Nazaire

SÉANCE DU 17 MAI 1886

« La Chambre, après avoir entendu son délé- « gué ;

« Vu le rapport collectif des Chambres de Commerce ;

« Considérant l'intérêt immense qui doit résul- « ter, pour le pays, de l'ouverture du Canal ;

« Emet, à l'unanimité, le vœu que le Gouver- « nement en facilite de tout son pouvoir l'achè- « vement. »

La certitude d'un trafic largement rémunérateur, l'engagement pris par les entrepreneurs d'exécuter chacun sa tâche dans un temps déterminé, à des prix acceptés, ne nous laissaient plus que le soin d'assurer à ces entrepreneurs le paiement régulier de leurs travaux.

Vous nous autorisiez, dans ce but, l'année dernière, et dans les termes suivants, à emprunter la somme de 600 millions de francs nécessaire pour poursuivre l'achèvement du Canal:

« L'Assemblée,

« Donne tous pouvoirs au Conseil d'Adminis- « tration pour se procurer, par voie d'emprunt, « selon les besoins, une somme de 600 millions « de francs ;

« Charge le Conseil de déterminer l'époque, le « mode et les conditions de l'opération.

Notre devoir strict était de rechercher le moyen par lequel nous emprunterions ces 600 millions aux conditions les meilleures.

Nos Conseils financiers émirent l'opinion, ainsi que cela avait eu lieu pour l'achèvement du Canal de Suez, que votre Président devait demander au Gouvernement de la République l'autorisation d'émettre des obligations à lots.

« Pour alléger nos charges d'avenir, vous « disais-je il y a un an, pour emprunter aux meil- « leures conditions les sommes nécessaires à la « prompte exécution du Canal maritime, votre « Président, comme il l'avait fait jadis dans des « circonstances analogues pour assurer l'exécution « du Canal maritime de Suez, a demandé au Gou- « vernement français l'autorisation de se procu- « rer les 600 millions de francs à prévoir, au « moyen d'une émission d'obligations à lots. »

Le 27 mai 1885, j'avais écrit au Ministre de l'Intérieur la lettre qui vous a été communiquée, de laquelle j'extrairai ici quelques passages :

« Monsieur le Ministre,

« La Compagnie du Canal de Panama se trouve « actuellement dans la situation où se trouvait la « Compagnie du Canal de Suez deux ans avant « l'inauguration du Canal maritime.

« Presque la moitié de l'effort nécessaire pour « achever le Canal de Panama a été fait...

« Alors, comme aujourd'hui pour le Canal de « Panama, la réalité et l'importance des résultats « obtenus à Suez ne frappaient pas tous les esprits, « et la malveillance s'emparant d'une situation « inévitable, — à laquelle aucune œuvre ne sau- « rait échapper, — s'acharnait, par la publication « de brochures alarmantes, l'envoi de correspon- « dances imprimées, la publication et la diffusion « de fausses nouvelles, à inquiéter les Actionnai- « res et les Obligataires de la Compagnie de Suez, « et cela, dans un but que les tribunaux eurent à « apprécier.

« Des condamnations exceptionnellement sévè- « res firent justice de ces manœuvres.

« Les Actionnaires et les Obligataires de la « Compagnie de Panama, en butte aux mêmes « visées, sont actuellement en France au nombre « de 319.739.

« Ces Actionnaires et Obligataires ne se sont « pas laissé intimider jusqu'ici par les attaques « d'une certaine presse, ni par les agissements « d'une certaine spéculation ; — d'ailleurs, la » plupart de ces 319.000 porteurs de titres de « Panama sont d'anciens actionnaires ou obliga- « taires de Suez, entreprise dont le passé leurs et « une instruction suffisante.

« L'exploitation du Canal maritime de Suez a « déjà donné à la France 1 milliard 220 millions « de francs !...

« Les résultats du percement de l'Isthme amé- « ricain seront, pour la France, bien autrement « considérables, non seulement au point de vue « financier, mais encore au point de vue commer- « cial, car c'est une particularité frappante, et « connue, que les populations des pays que bai- « gne l'Océan Pacifique, de San-Francisco au « Chili, sont des clients qui ont une préférence « marquée pour les produits de l'industrie fran- « çaise.

« C'est pour que rien ne vienne compromettre « cet avenir, et en considération de l'intérêt qu'a « tout particulièrement la France dans l'exécu- « tion du deuxième grand Bosphore artificiel

« créé, que le Président de la Compagnie univer-
« selle du Canal de Panama demande au Gou-
« vernement de la République française à être
« autorisé, comme il l'a été jadis dans des cir-
« constances identiques comme Président de la
« Compagnie universelle du Canal de Suez, à
« émettre des obligations à lots pour un chiffre
« de 600 millions de francs.

« FERDINAND DE LESSEPS. »

En novembre, un actionnaire, banquier à Nyons (Drôme), M. F. Martin fils, prit l'initiative d'un pétitionnement des Actionnaires et des Obligataires du Canal.

La pétition suivante, revêtue de plusieurs milliers de signatures, fut adressée à M. le Président et à MM. les Membres de la Chambre des Députés :

« Messieurs,

« M. Ferdinand de Lesseps, Président de la
« Compagnie du Canal interocéanique de Panama,
« a sollicité du gouvernement de la République
« française l'autorisation d'emprunter les som-
« mes qui lui sont nécessaires pour terminer son
« œuvre au moyen d'une émission de valeurs à
« lots.

« Les soussignés, porteurs d'Actions ou d'Obli-
« gations de cette Compagnie, absolument con-
« vaincus qu'une pareille mesure contribuerait
« puissamment à l'exécution rapide de cette
« grande entreprise, vous prient, Messieurs, en
« considération des intérêts engagés et de l'im-
« portance de l'œuvre, de vouloir bien décider
« que cette autorisation sera accordée à M. Fer-
« dinand de Lesseps.

« Vos très respectueux serviteurs. »

Votre président écrivit à M. F. Martin, à Nyons :

« Paris, le 24 novembre 1885.

« Monsieur,

« Vous avez bien voulu me communiquer une
« pétition qui vient d'être adressée à la Chambre
« des Députés par un grand nombre de porteurs
« d'Actions et d'Obligations de la Compagnie du
« Canal de Panama habitant l'arrondissement de
« Nyons.

« Cet acte d'initiative de la part de nos asso-
« ciés m'est très précieux, et je vous prie de leur
« en adresser mes remercîments.

« Il est un témoignage nouveau de leur confiance
« dans l'avenir de l'entreprise ; il a bien la signi-
« fication que vous indiquez.

« Veuillez agréer, etc.

« FERDINAND DE LESSEPS. »

Le Gouvernement, avant de se prononcer, envoya à Panama M. Rousseau, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ancien Sous-Secrétaire d'Etat, avec la mission de faire un rapport sur la situation de l'entreprise.

Le 8 avril 1886, la Commission parlementaire qui avait été chargée d'examiner la *Pétition des Actionnaires et Obligataires du Canal de Panama*, concluait ainsi, par l'organe de son rapporteur, M. Richard, député :

« Lorsqu'une affaire touche aux intérêts du
« monde entier, et que la France, en particulier,
« doit en recevoir des avantages si considérables,
« on peut sans crainte lui attribuer un certain
« caractère d'intérêt général.

« Dans tous les cas, la première Commission
« des pétitions, au cours de ce rapport, a eu le
« soin de dégager nettement sa responsabilité,
« et nul doute que le Gouvernement et les Cham-
« bres n'en fassent autant...

« Elle a préféré traiter uniquement le côté pra-
« tique de l'affaire, examiner le point de vue
« financier productif.

« *Elle croit l'entreprise bonne, utile, fructueuse.*

« *Elle la voit loyale, honnête et honnêtement con-*
« *duite.*

« En conséquence, la Commission estime que
« l'autorisation d'émettre un emprunt de 600 mil-
« lions au moyen d'Obligations à lots doit être
« accordée d'urgence à M. de Lesseps, en sa qua-
« lité de Directeur de la Compagnie universelle
« du Canal interocéanique de Panama. »

Le Gouvernement, ayant reçu le rapport de M. Rousseau, et après en avoir délibéré en Conseil des Ministres, déposa sur le bureau de la Chambre, le 17 juin dernier, le projet de loi nécessaire.

La Chambre des Députés, conformément à la réglementation qui régit les travaux parlementaires, nomma une Commission qui fut chargée d'examiner le projet de loi déposé par le Gouvernement et de faire un rapport.

Vous nous permettrez de ne pas apprécier ici, dans ce rapport d'ordre administratif, l'attitude de la Commission parlementaire. La lettre que je vous ai écrite le 9 juillet dernier, nous paraît justifier suffisamment la décision radicale que nous avons prise. — Nous aurions pu d'abord, par le placement de quelques milliers d'Obligations du type 4 0/0, ensuite par un arrangement avec des Sociétés de crédit, parer à des retards possibles ordinaires ; mais il nous était absolument impossible d'attendre une décision jusqu'en octobre ou novembre, de laisser pendant quatre mois encore nos entrepreneurs dans l'incertitude d'une solution si grave pour leurs intérêts. Déjà il nous semblait, à distance, que ces incertitudes énervaient le courage, le zèle de nos travailleurs. Et nous eussions été coupables, certainement, de livrer un jour de plus aux conséquences funestes d'une indécision, l'avenir de l'œuvre dont l'exécution nous a été confiée pour le profit et pour la gloire de la France.

Résolument, en conséquence, nous avons retiré notre demande, et nous avons substitué à notre projet d'émission d'Obligations à lots une émission d'*Obligations nouvelles*, à notre avis beaucoup plus

avantageuse, puisque chaque souscripteur, moyennant un versement de 450 francs, s'assure un revenu de plus de 6 0/0 et qu'en outre il est certain, dans une période déterminée, relativement courte, de recevoir 1,000 francs, c'est-à-dire le double de son capital.

L'accueil général qui a été fait à ce type d'*obligations nouvelles* prouve que nous avons eu raison de l'adopter.

Les conditions en sont éminemment avantageuses; mais comme les souscripteurs de cet emprunt seront, en majeure partie, nos propres Actionnaires et Obligataires, il est juste qu'ils en bénéficient.

En adressant l'expression de notre gratitude aux Ministres qui avaient demandé à la Chambre des Députés de nous autoriser à émettre des obligations à lots, nous nous souvenions des paroles prononcées par M. le Président du Conseil, M. de Freycinet, devant la Commission parlementaire.

Mais les lenteurs de cette Commission devaient paralyser toutes les bonnes volontés; et c'est alors qu'en vous dégageant j'écrivis au Président de la Commission :

« Paris, le 9 juillet 1886.

« Monsieur le Député,

« J'ai l'honneur de vous informer que le projet « de loi présenté par M. le Président du Conseil « des Ministres ne pouvant pas être discuté avant « la fin de la présente session, j'ai prié M. de « Freycinet de retirer ce projet.

« Je me réserve de m'adresser directement, « pour l'émission des obligations de Panama, « aux 400,000 petits souscripteurs de mes deux « grandes entreprises.

« Veuillez agréer, etc.

« Ferdinand de Lesseps. »

Et j'adressai, le 9 juillet, aux Correspondants et aux Actionnaires de la Compagnie de Panama la circulaire de laquelle j'extrais ces courts paragraphes :

« Est-ce par de tels atermoiements, par de « telles lenteurs, que l'on facilitera à nos tra- « vailleurs, là bas, l'exécution du Canal pour « 1889 ?

« Faut-il attendre encore quatre mois, et « perdre un temps précieux ? Faut-il livrer la « destinée de notre œuvre aux incidents imprévus « de la politique ? Faut-il risquer l'intérêt de nos « 350,000 Actionnaires ou Obligataires ? Je ne le « pense pas.

« On m'ajourne, — je n'accepte pas l'ajourne- « ment.

« Fidèle à mon passé, lorsqu'on veut m'arrêter, « je marche ! Non pas seul, certes, mais avec « 350,000 Français partageant ma confiance pa- « triotique.

« J'ai vu, exactement, dans des circonstances « identiques, se passer pour Suez ce qui se passe « maintenant pour Panama : Les installations et « les machines sont prêtes, tout est disposé pour « l'effort final, et cet effort final, comme à Suez, « va, je l'espère bien, étonner même ceux qui ont « la foi..... »

Il nous reste à vous exposer les données sur lesquelles ma confiance se fonde.

Oui, comme je vous l'ai écrit : — « Je crois, « personnellement, qu'avec les 600 millions com- « pris dans les prévisions du Congrès interna- « tional de 1879, l'achèvement du Canal maritime « de Panama sera assuré avant la fin de 1889. »

Et j'ai ajouté :

« Est-ce dire que j'attends avec tranquillité, « sans prévoyance, la démonstration pratique de « ce succès ? Au contraire, nous n'avons cessé « d'étudier les moyens par lesquels, en cas de « retards imprévus, l'inauguration du Canal se- « rait assurée quand même, sauf à achever plus « tard, comme cela a eu lieu au Canal de Suez, « le programme complet d'exécution totale.

« Ce qu'il faut, c'est qu'avec les 600 millions « réalisés, toutes les mesures soient prises pour « que les navires passent d'un Océan à l'autre « Océan. »

Ayant, dès le début de notre entreprise, fait tout ce qu'il est humainement possible de faire pour nous rendre compte exactement des conditions du problème à résoudre, nous avions, vous vous en souvenez, volontairement exagéré les difficultés de l'exécution, en admettant la présence dans l'Isthme d'une très grande quantité de roches à couper.

L'adoption même de cette hypothèse nous avait forcément amenés à concevoir le creusement d'un canal avec parois d'autant moins inclinées que la nature du terrain devait être plus solide. Le creusement d'un canal dans du granit, par exemple, n'exigerait que des parois perpendiculaires, deux sortes de murs naturels.

Cette hypothèse, très prudente, d'un isthme excessivement dur à percer, donnait à extraire un total de 75 millions de mètres cubes, revenant à un prix d'extraction élevé, mais ne dépassant pas, en somme, les limites de dépenses fixées par le Congrès international de 1879, soit 1,200 millions de francs.

Plus tard, de nouvelles études, l'expérience surtout des premières excavations, nous permirent de constater avec une précision suffisante une nature de terrain beaucoup plus favorable que celle que nous avions admise dans nos calculs, et le total du cube à extraire fut porté à 110 millions de mètres, par la raison que le canal étant plus facile à creuser devait avoir des parois plus inclinées.

Nous vous disions, à ce sujet, dans notre rapport du 1er août 1884 :

« A l'origine, nos évaluations comportaient « pour le creusement du Canal proprement dit un « cube total de 75,000,000 de mètres cubes, « pouvant être réduit à 72,986,000 mètres cubes.

« A mesure que nos chantiers se développaient « et que la pratique du terrain nous instruisait, « nous relevions, d'une part, la présence d'une « moins grande quantité de roches dures, et, « d'autre part, une plus grande quantité de ter- « rains susceptibles d'être attaqués et enlevés par « des procédés beaucoup plus faciles. D'où il ré- « sulte, en fait, une économie de temps qui com- « pense largement la plus grande quantité de « mètres cubes à extraire.

« D'un autre côté, des travaux de parachève- « ment ou d'amélioration, et même de sécurité, — « qu'il eût fallu faire après l'inauguration du Canal « maritime, dans un temps donné, — s'exécute- « ront avec une telle économie pendant l'exécu- « tion même du Canal maritime proprement dit, « que nous n'avons pas hésité à les comprendre « dans notre programme, malgré l'augmentation « de cube qui en résultait, puisque cette augmen- « tation ne devait pas retarder l'achèvement du « Canal maritime ».

Le programme d'exécution, approuvé par notre Commission supérieure consultative des travaux, était le suivant :

A. — Canal de 9 mètres au-dessous du niveau moyen de la mer ;

B. — Largeur au plafond de 22 mètres ;

C. — Tranchée directe, à ciel ouvert, entre les de x mers ;

D. — Sas avec porte de marée du côté de Panama ;

E. — Ports à Colon et à Panama ;

F. — Gare de 5 kilomètres au milieu du Canal ;

G. — Barrage de Gamboa avec dérivation des eaux.

Dans cette même réunion du 1er août 1884, nous énumérions le matériel considérable au moyen duquel ce programme devait s'exécuter.

En dehors de toute appréciation technique, la question du *Creusement du Canal maritime de Panama* est bien une question de cube à enlever ; — mais on se trompe gravement, permettez-nous d'y insister à chaque occasion, on se trompe du tout au tout, lorsqu'on veut se rendre compte de la marche d'avenir des travaux d'extraction par la marche de ces mêmes travaux dans le passé, — en disant, par exemple : « On a enlevé cette année tant de mètres cubes par mois, il reste tant de mètres cubes à enlever, il faudra donc tant de mois pour achever le Canal ».

A mesure que les chantiers se perfectionnent, que les machines marchent, que le personnel s'habitue à son labeur, la production du cube se dével ppe, et cela, dans une proportion qui est sans aucune comparaison possible avec les productions moyennes antérieures.

Pour creuser le Canal de Suez, il fallait enlever 75 millions de mètres cubes. On mit huit années à enlever 25 millions, c'est à-dire *le tiers*, et on disait alors, comme aujourd'hui pour Panama : « Il faut encore *vingt ans* pour achever le Canal. » Or, au moment même où on disait cela, les machines, mises en œuvre, inauguraient la période d'exécution finale, et en *deux ans*, les 50 millions de mètres cubes furent enlevés, et le Canal maritime de Suez fut inauguré à la date annoncée, le 17 novembre 1869 !

Si nous prenons comme exemple le creusement du Canal de Panama lui-même, nous verrons qu'un phénomène identique se produit dès maintenant.

Voici la progression du *cube moyen mensuel* obtenu depuis le commencement des travaux :

1882........	16.245	mètres cubes.
1883........	215.300	—
1884........	617.054	—
1885........	658.708	—
1886 (6 mois)	1.079.737	—

Chiffrons, maintenant, en dehors de toute appréciation technique, une progression raisonnable, normale, et jugeons les résultats :

L'année 1886, on vient de le voir, nous assure déjà une production moyenne de 1.000.000 de mètres cubes par mois ; il suffirait d'une production moyenne mensuelle de 2.000.000 de mètres en 1887, de 3.000.000 de mètres en 1888 et de 3.000.000 de mètres en 1889, pour que 110.000.000 de mètres cubes fussent enlevés le 1er juillet 1889 ; et le Canal serait fini.

En voici le tableau :

Cube exécuté le 31 décembre 1885...	18.000.000	de mètres.
En 1886, 12 mois, à 1 million par mois.	12.000.000	—
En 1887, 12 mois, à 2 millions par mois.	24.000.000	—
En 1888, 12 mois, à 3 millions par mois.	36.000.000	—
En 1889, 6 mois, à 3 millions par mois.	18.000.000	—
Total.......	108.000.000	de mètres.

Il est un autre point de comparaison fâcheux, inexact, et qu'il ne faut pas laisser se répandre : On rapproche parfois le *cube exécuté* de la *dépense faite*, et on suppose que le *cube à faire* coûtera aussi cher ; et on arrive ainsi, naturellement, à des chiffres extraordinaires.

C'est encore une erreur d'appréciation, une fausse comparaison. La dépense la plus forte, c'est la dépense d'organisation, d'installation, de commande, de transport, de montage et de mise en œuvre du matériel ; le reste ne représente plus que de la consommation de charbon et de la main-d'œuvre.

Nous venons de voir que pour le creusement du Canal de Suez un tiers du cube avait été enlevé en huit ans et deux tiers en deux ans ; or, quant à la dépense, le premier tiers du cube de Suez, avait coûté les deux tiers de la dépense totale (71 0/0) ; les 50 derniers millions de mètres extraits ont coûté *moins de la moitié des 25 premiers millions.*

Il en sera exactement de même à Panama.

Plus de la moitié de l'effort nécessaire a été fait, et plus de la moitié de la dépense a été faite.

Nous avons pu vous faire connaître les conditions générales des engagements pris par les entrepreneurs. On a dit que le relevé total des som-

mes prévues aux contrats comme à payer aux entrepreneurs, dépassait, en y ajoutant les frais administratifs et les charges sociales, les 600 millions de francs que la Compagnie avait été autorisée à emprunter. Il y a là une énonciation qui, présentée avec malveillance, conduit à une inexactitude absolue.

Les contrats énoncent un maximum de cube possible, un maximum notoirement supérieur aux prévisions, et si l'on applique le prix maximum du mètre cube au total maximum du cube possible, on arrive à des prix exagérés. Mais ces mêmes contrats laissant à la Compagnie le droit majeur de modifier continuellement les conditions d'exécution du travail au point de vue des profils, notamment des largeurs, l'Administration, on le voit, reste maîtresse de la dépense totale définitive.

Nous vous avons dit que notre intention formelle est de ne rien négliger pour que les navires puissent passer d'un Océan à l'autre en 1889, et dans la limite des dépenses totales prévues par le Congrès international de 1879. Si donc, d'ici à 1889, des difficultés actuellement imprévues venaient à se présenter, si des augmentations de dépenses venaient à s'imposer, nous n'hésiterions pas à prendre telles décisions qui assureraient la réalisation de notre promesse.

Il en fut ainsi pour le Canal de Suez, dont l'ouverture avait été promise pour 1869 et qui fut livré aux navires à la date fixée, le 17 novembre, avec une profondeur de 6 mètres seulement, au lieu des 8 mètres prévus au programme primitif de la Commission internationale.

Vous savez les résultats obtenus par l'exploitation du Canal de Suez, que nous avons amélioré successivement avec une partie des larges bénéfices distribués, et que nous améliorons encore.

Parmi les dépenses imprévues qui pourraient nous amener à modifier notre programme d'exécution, à restreindre les conditions d'exécution du grand Canal maritime pour 1889, il en est une qui se manifeste, qui peut s'atténuer, mais qui peut aussi s'aggraver.

Dans les prévisions générales de dépenses si admirablement fixées par le Congrès International de 1879, on avait supposé que le succès et l'expérience du Canal de Suez, que le service immense à rendre au monde par le percement de l'Isthme américain depuis si longtemps désiré, désarmeraient toutes les malveillances, vous assureraient le concours d'une universelle bonne volonté. Et le Congrès international avait compté, avec nous, comme nous, sur l'émission d'un capital avec emprunts successifs, faciles, à des taux normaux.

Cet espoir ne s'est pas réalisé; il faut le déplorer, mais le reconnaître. En s'attaquant surtout à notre crédit, les spéculateurs, qui sont devenus vos derniers adversaires, nous ont obligés à des emprunts plus chèrement payés qu'on ne l'avait supposé à l'origine.

Cependant, la majeure partie des souscripteurs à nos emprunts divers étant déjà Actionnaires ou Obligataires de la Compagnie, il en résulte, en réalité, que les avantages offerts par une émission d'obligations ne grèvent nos budgets qu'au bénéfice de ces associés, souscripteurs eux-mêmes; il n'est pas moins vrai que d'ici à l'inauguration du Canal maritime, les charges de ces emprunts viendront peser sur nos comptes et augmenter le coût du Canal.

Nous vous disions l'année dernière :

« Les préparatifs considérables qui se font, de
« toutes parts, pour utiliser la voie nouvelle,
« immédiatement après son inauguration, et la
« concurrence ardente qui s'y produira, au grand
« bénéfice de nos associés, nous ont ramenés,
« comme de force, au programme si largement
« et si sagement conçu du grand Congrès inter-
« national.

« Notre crédit, dû surtout à la fermeté de nos
« actionnaires, et la situation financière qui en
« résulte, nous engageraient à doter le monde
« d'une œuvre achevée, digne de notre Nation,
« alors même que notre intérêt bien compris ne
« nous eût pas impérieusement dicté cette déci-
« sion. »

Depuis lors, la campagne menée contre votre crédit a été retentissante, le rapprochement chiffré de nos ressources et de nos charges, la possibilité d'incidents imprévus qui viendraient troubler notre action, l'audace inouïe de nos adversaires, ont fait craindre à des esprits sérieux, et de très bonne foi, que les 75 millions à recevoir de l'appel du 4e quart et les 600 millions que vous nous avez autorisés à emprunter, ne suffisent pas, précisément à cause des charges qui résultent et qui résulteront de nos emprunts, à assurer le passage entre les deux Océans en 1889 dans la limite de dépense totale prévue.

Il faut cependant, je l'ai dit, je le répète, « ne
« rien négliger pour qu'en 1889 les plus grands
« navires puissent passer d'un Océan à l'autre
« Océan. »

Je crois, moi, votre Président, plus que jamais, que d'ici à un an, le matériel accumulé dans l'Isthme affirmera sa puissance à un tel point, qu'il n'y aura plus aucun doute sur la possibilité du creusement du Canal maritime à niveau dans les délais fixés et dans la limite des dépenses prévues.

Je puis citer un exemple, pris à Panama même, des surprises qui nous sont certainement réservées, renouvelant ce qu'on a appelé « les miracles de Suez » et qui n'étaient que la réalisation simple de choses bien conçues.

Voici l'entreprise américaine Slaven, chargée de creuser le Canal du côté de Colon, et qui avait destiné à ce travail des dragues d'un modèle nouveau, d'une puissance extraordinaire. Les premiers essais ne donnèrent pas les résultats promis. Mais, l'année dernière déjà nous pouvions vous dire :

« Les premiers appareils des entrepreneurs
« américains, d'abord incomplets et défectueux,
« — relativement au travail spécial qu'ils avaient

« à faire, — maintenant rectifiés ou améliorés, « donnent les résultats qu'on en espérait. L'arrêt « temporaire imposé par ces changements sera « largement compensé par la sûreté et la rapidité « de l'exécution. »

C'est que loin de nous laisser décourager, nous avions aidé ces entrepreneurs audacieux, et cette année nous avons la satisfaction de vous annoncer que, sur ce point, les promesses ne seront pas seulement réalisées, qu'elles seront dépassées :

Depuis le mois d'octobre 1883 jusqu'au mois de mars 1885, ces entrepreneurs ont tâtonné, leur production mensuelle a varié de 10,000 à 60,000 mètres cubes ; en avril 1885, la production du mois dépassait 250,000 ; elle se chiffre par 400,000 mètres dès les premiers mois de 1886.

Tous les chantiers sont destinés, j'en ai la confiance, aux mêmes résultats.

Mais votre Président ne s'est pas reconnu le droit de ne compter que sur sa propre confiance; c'est pourquoi il a pu vous écrire, le 9 juillet, après avoir affirmé la nécessité et la possibilité d'ouvrir la voie nouvelle en 1889 ; qu'il n'avait cessé d'étudier les moyens par lesquels, en cas de retards imprévus, « l'inauguration du Canal se- « rait assurée quand même, sauf à achever plus « tard, comme cela a eu lieu au Canal de Suez, « le programme complet d'exécution totale. »

Notre regretté Directeur des travaux, M. Boyer, avait été chargé de rechercher les moyens par lesquels, en cas d'incidents imprévus, l'exploitation du Canal maritime pourrait être sûrement inaugurée en 1889, dans la limite de la dépense totale des 600 millions demandés; et M. Boyer nous a laissé un rapport où son merveilleux esprit a su dessiner une solution.

Nous avons également d'autres projets, d'autres idées, ingénieuses, que nous n'aurions pas le droit de repousser d'ailleurs, le cas échéant, et que nous avons le devoir d'examiner, d'étudier, de discuter même.

Aucun de ces projets ne modifie la marche actuelle des travaux du Canal maritime, tels que les entrepreneurs les exécutent ; ils se concilient avec cette exécution même ; nous avons donc le temps de les apprécier.

Nous avons décidé, cependant, de réunir dans le plus bref délai les membres de notre Commission supérieure consultative des travaux et de les saisir des divers projets d'exécution qui nous ont été ou qui nous seront transmis.

Notre programme reste donc tel que je l'ai défini dans ma circulaire du 9 juillet dernier : Donner passage aux navires en 1889, sans dépasser les ressources actuellement prévues.

D'ici à notre prochaine réunion, nous serons certainement en mesure de vous faire connaître, d'une part, les résultats de la marche des chantiers en pleine période d'exécution finale ; d'autre part, l'avis de la Commission Consultative supérieure.

Et vous serez les juges de notre décision.

Je terminerai en reproduisant un passage de mon rapport aux Actionnaires-Souscripteurs, à leur première réunion constitutive, en 1881 :

« Il y a vingt ans, le 15 mai 1860, les Action- « naires du Canal de Suez se réunissaient à Paris « pour la première fois. Je leur disais, au nom « du Conseil d'administration :

« *Dévoués à une œuvre qui vous promet de légiti-* « *mes bénéfices, vous êtes cependant animés d'une* « *pensée plus haute. Vous envisagez les immenses* « *bienfaits que le rapprochement de l'Occident et de* « *l'Orient doit apporter à la civilisation et au déve-* « *loppement de la richesse générale. Le monde* « *attend de vous un moyen de grand progrès, et vous* « *voulez répondre à l'attente du monde.*

« *Cette pensée morale qui domine parmi vous et* « *que nous avons recueillie dans toutes vos commu-* « *nications, a été et sera l'honneur de notre Compa-* « *gnie.*

« Les paroles que j'adressais aux premiers Ac- « tionnaires du Canal de Suez, je les répète aux « Actionnaires du Canal de Panama, qui auront, « comme eux, honneur et profits.

« Les promesses de Suez se sont réalisées. Les « promesses de Panama se réaliseront avec « l'avantage des expériences acquises ».

Le succès de l'émission du 3 août, en *Obligations nouvelles*, nous est nécessaire pour répondre à nos adversaires, pour soutenir le zèle admirable de notre personnel, pour affermir la confiance de nos entrepreneurs.

Nous avons voulu que les conditions de cette émission fussent exceptionnellement avantageuses, pour qu'en y souscrivant nos Actionnaires et nos Obligataires améliorent eux-mêmes leur situation d'avenir.

Nous comptons sur votre fidélité, Messieurs, comme vous pouvez compter sur notre dévouement.

Assistent à la séance 597 actionnaires, représentant 91.936 actions.

L'Assemblée vote sur les questions suivantes portées à l'ordre du jour :

A

Vote sur les conclusions du rapport du Président.

L'Assemblée,

Après avoir entendu la lecture du Rapport faite par M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie, au nom du Conseil d'Administration,

Approuve ce rapport.

B

Vote sur les conclusions du rapport des Commissaires.

L'Assemblée,

Conformément aux propositions du Conseil d'Administration et aux conclusions du rapport des Commissaires,

Approuve les comptes tels qu'ils sont présentés par l'Administration de la Compagnie pour l'exercice 1884-1885.

C

Application de l'art 25 des statuts.

L'Assemblée,

Réélit membres du Conseil d'Administration :

MM. Piat,
Delagarde,
Motet Bey,
Mourette.

administrateurs sortants.

D

Nomination des Commissaires pour l'exercice 1885-1886.

L'Assemblée,

Nomme Commissaires à l'effet de vérifier les comptes de l'exercice 1885-1886 :

MM. le Comte d'Arlot,
Castel,
Cottu,
Peltier,
De Sinçay,
Villeneuve,

Qui acceptent.

L'ASSEMBLÉE DU 29 JUILLET

L'Emission du 3 Août.

L'assemblée générale qui a eu lieu le 29 juillet a été l'occasion d'une éclatante manifestation de la part des nombreux actionnaires présents à la séance.

M. Ferdinand de Lesseps a reçu, en cette circonstance, des témoignages de confiance et de sympathie dont il a été profondément touché ; il a senti, plus que jamais, combien, avec de tels concours et de tels dévouements, il était impossible de douter du succès de la grande entreprise de Panama.

La presse tout entière a constaté d'ailleurs l'importance de cette manifestation, à la veille de l'émission des *Obligations nouvelles* dont la souscription doit assurer aux travaux un redoublement d'activité.

L'ovation qui a été faite à M. de Lesseps a pris, dit la *France*, les proportions d'une véritable manifestation patriotique. C'est au milieu d'une vive émotion que M. de Lesseps a proposé le vote des résolutions, qui ont été acceptées à l'unanimité. La séance a été levée à cinq heures, aux cris de « vive la France ! »

Le *Figaro* dit que le rapport sur la situation financière de l'exercice 1884-1885 et sur l'état général de l'entreprise a été accueilli avec les marques de la plus vive satisfaction :

Triomphe complet, à cette grande assemblée du Panama. Quinze cents actionnaires criaient « Allez de l'avant, mar« chez en avant, nous vous soutiendrons. »

Cette parole d'un ingénieur des Etats-Unis de Colombie : « La France a commencé l'œuvre, la France l'achèvera, » été trois fois acclamée.

Pas une seule voix discordante ; pas une seule main levée contre la série des résolutions présentées.

Une longue acclamation patriotique !

L'*Evènement* constate que l'Assemblée générale n'a été « qu'une longue suite d'ovations » faites au Président de la Compagnie, et notre confrère ajoute :

Notre opinion sur le Panama n'a jamais varié, malgré tout ce que l'on a pu faire et dire, mais nous devons dire que notre conviction s'est encore fortifiée en entendant le grand Français répéter avec cette conviction qui est sa force : « le Canal sera prêt à l'époque fixée et dans les conditions indiquées. »

Il est des moments dans la vie qui consolent de bien des amertumes ; l'émotion de M. de Lesseps, à la fin de la séance, nous l'a prouvé une fois de plus.

Le *Gil Blas* dit que la confiance du rapport dans la réussite finale a été pleinement partagée par l'unanimité des assistants :

Quand le vigoureux président a eu terminé la lecture de cet intéressant document, il a été bruyamment applaudi, et les félicitations qu'un actionnaire a proposé de lui voter ont été soulignées par de véritables acclamations.

Tous ceux qui ont assisté à cette réunion en emportent cette impression : cette armée de capitalistes est décidée à suivre jusqu'au bout le chef qu'elle s'est choisi. Tous ces cœurs battent à l'unisson, toutes ces volontés tendent à la réalisation d'un seul but. Cette union fait la force de la Compagnie : désormais, son succès n'est plus douteux !...

Le *Gaulois* s'exprime ainsi :

Je sors de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, sous l'impression d'une sincère émotion. De ma vie, je n'ai vu saluer un homme avec pareil enthousiasme. M. de Lesseps, quelque habitué qu'il soit aux acclamations des foules, n'oubliera certainement pas la manifestation imposante dont il a été l'objet....

La séance a été levée à quatre heures et demie, au milieu d'un véritable délire de joie exubérante. M. de Lesseps ne put alors maîtriser son émotion, et c'est en ces termes qu'il remercia l'assemblée qui, debout, frémissante, ne cessait d'applaudir à tour de mains :

— Messieurs, je suis très ému ; mais laissez-moi vous dire qu'avec des actionnaires tels que vous on se sent le courage d'entreprendre les plus grandes œuvres.

La *République française* dit que M. de Lesseps, dès qu'il s'est levé, « a été accueilli par des applaudissements unanimes et que la lecture de son rapport a été coupée maintes fois par des bravos ».

Ce rapport est, dès aujourd'hui, entre toutes les mains ; il analyse exactement, sans parti pris optimiste, avec un évident effort vers la vérité, la situation de l'entreprise de Panama, qui a passé par tant de vicissitudes diverses, mais qui va être menée à bonne fin, comme Suez. Quand M. de Lesseps a dit les derniers mots de ce rapport : « Nous comp« tons sur votre fidélité, messieurs, comme vous pouvez

« compter sur notre dévouement », ça été un formidable tonnerre d'applaudissements.

L'*Intransigeant*, rendant compte des divers incidents qui se sont produits à l'Assemblée générale, débute ainsi :

Dans les circonstances actuelles, à la suite du refus de M. de Lesseps de condescendre à s'incliner devant les prétentions d'une commission parlementaire, tout ce qui concerne Panama intéressant au plus haut point les nombreux admirateurs du fondateur du Canal interocéanique, nous avons tenu à assister à l'Assemblée générale des actionnaires. Celle-ci a eu lieu hier dans le local de la Société d'Horticulture.

Au moment où l'éminent ingénieur fait un appel à l'épargne française, pour achever le percement de l'isthme de Panama, nous n'ignorions pas qu'on allait livrer une grande bataille. Car, si M. de Lesseps a su grouper autour de lui de solides amitiés et de fervents enthousiasmes, il a, par cela même, éveillé la jalousie et la haine de détracteurs systématiquement hostiles à une des entreprises les plus grandioses de la fin du dix-neuvième siècle.

Empressons-nous de le dire, c'est un nouveau et très réel triomphe que vient de remporter M. de Lesseps. Les capitaux essentiellement français qui ont constitué la Société de Panama, n'abandonnent pas leur président, car ils savent que l'étranger est prêt à profiter de nos fautes pour s'emparer, sans efforts, de cette œuvre, afin d'élever une gloire usurpée sur les ruines de la Compagnie française.

Le *Temps* relate l'incident suivant :

Parlant des attaques auxquelles l'œuvre est en butte, M. de Lesseps s'exprime à peu près en ces termes : « Vous vous rappelez les fausses nouvelles qui furent lancées l'an dernier ; on annonçait une maladie grave de votre président. Or, vous voyez, ajoute M. de Lesseps, qu'il ne se porte pas trop mal ! » L'assemblée éclate en applaudissements enthousiastes.

La *Liberté*, après un compte rendu détaillé, termine ainsi :

M. de Lesseps remercie ses actionnaires de l'accueil si sympathique qu'on lui fait, mais il ne peut continuer, sa voix s'altère, l'émotion l'empêche de parler ; il essuie une larme.

Les applaudissements redoublent encore jusqu'au moment où la clôture de la séance est prononcée.

Quand M. de Lesseps a voulu quitter l'hôtel, une foule compacte stationnait dans la rue de Grenelle, et il a été véritablement porté en triomphe jusqu'à sa voiture.

Après cela, nous croyons pouvoir dire que le succès de l'émission des nouvelles obligations, qui doivent doubler le capital des obligataires, ne fait plus de doute pour personne.

Le *Pays* dit :

Les adversaires, les ennemis, les calomniateurs, ceux qui n'avaient pas craint de faire distribuer à la porte de l'assemblée le prospectus d'une brochure venimeuse, ont pu juger d'emblée que la partie était pour eux irrévocablement perdue. M. de Lesseps n'a-t-il pas, d'ailleurs, toujours professé que : les plus précieux collaborateurs, les agents les plus actifs de ses succès, c'étaient ses antagonistes ?

Eh bien, ils pourront se vanter d'avoir, cette fois, vaillamment et fructueusement travaillé !

La *Revue-Gazette maritime et commerciale* fait l'observation suivante :

Où sont donc ces fameux adversaires dont on faisait tant de bruit, ces actionnaires qui ont retiré, dit-on, leur confiance à l'Administration du Canal de Panama ? Il n'y en a donc pas un seul qui soit porteur de 20 actions lui permettant de venir exercer à l'Assemblée son droit de réprimande. Ils seraient donc, ces adversaires, parmi les *petites gens* les petites bourses, les porteurs de 4 ou 5 actions ! Ce n'est guère vraisemblable, car c'est parmi ces petites gens que M. de Lesseps a toujours compté ses plus fidèles et ses plus dévoués adhérents.

N'est-il pas probable, plutôt, que les seuls adversaires se trouvent parmi ceux qui n'ont aucun intérêt engagé dans l'affaire, mais qui cherchent, dans une spéculation de mauvais aloi, l'occasion de réaliser un bénéfice de Bourse.

L'espace nous manque pour mentionner tous les témoignages de sympathie que la presse a donnés, en cette circonstance, à l'entreprise du Canal de Panama, et nous regrettons de ne pouvoir reproduire en plus grand nombre les extraits des articles publiés par nos confrères, à l'occasion de l'assemblée du 29 juillet et de l'émission du 3 août.

LES TRAVAUX

Le dernier courrier de l'Isthme a apporté à l'administration les rapports sur les progrès des travaux du Canal pendant le mois de mai 1886.

Nous résumons ci-après les renseignements contenus dans ces documents, dont le relevé sommaire déjà transmis par télégraphe, signalait un cube total de 1.080.000 mètres pour le mois.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — Malgré le commencement des pluies, les travaux ont été poussés avec une extrême vigueur. La drague *Comte de Lesseps* a pu travailler jour et nuit au clapet et a avancé de 494 mètres. Cet engin a d'abord creusé à une profondeur de 6 mètres 75 entre les profils J et G ; puis, amenée au kil 0 + 200 pour la rectification du premier coude de la rigole, il a dragué dans cette partie à une profondeur de 6 mètres avec un papillonnage de 30 à 50 mètres.

La drague *H. B. Slaven*, restée dans les derniers jours d'avril entre les kilom. 3.760 et 3.780, a creusé cette partie à 4 mètres 50 avec un papillonnage de 35 mètres. Du 1er au 25 mai, elle a dragué entre les kilom. 1.340 et 2 pour la rectification du troisième coude, puis du kilom. 0.760 jusqu'au kilom. 1 pour la rectification du deuxième coude du canal, sur une profondeur de 4 mètres et des largeurs variant entre 10, 25, 30 et 40

mètres. L'avancement total de cet appareil a été de 910 mètres.

Entreprise *Jacob*. — Après avoir subi des réparations nécessaires, la drague n° 5 a été employée entre les kilom. 0.120 et 0.140, où elle a atteint une profondeur de 6 mètres 50 avec un papillonnage de 50 mètres. Sur ce même parcours, l'entrepreneur a mis en fonctionnement la drague n° 8. Elle a effectué un avancement de 105 mètres sur une profondeur de 9 mètres et une largeur de 40 à 50 mètres. A partir du 15 mai, la drague n° 2 a été mise au travail entre les profils 16 P et 17 Q; elle a avancé de 47 mètres, à 3 mètres 50 de profondeur avec un papillonnage de 35 à 40 mètres.

Le tâcheron *Heintz* a commencé la construction du cavalier entre les kilom. 1.206 et 1.240, ainsi qu'entre les kilom. 1.420 et 2.100. Le même travail, entrepris à partir du 14 mai, entre les kilom. 0.740 et 1.200, a été achevé.

Le tâcheron *Souchet*, chargé de la construction de blocs maçonnés, a commencé ses travaux à la fin d'avril. 270 de ces blocs en béton de 1 mètre cube chacun ont été confectionnés du 1er au 25 mai.

En *régie*, outre les opérations ordinaires de chargement et de déchargement, d'entretien et de ballastage des voies, d'alimentation d'eau douce, etc. une équipe spéciale a été occupée à l'immersion des blocs au Musoir; il en avait été immergé 217 à la date du 25 mai.

La carrière de Bohio Soldado a fourni 58 cars de pierres, dont 39 cars de grosses et 19 cars de petites.

La carrière de Monkey Hill a donné 112 cars de pierres et 78 de terre. Les pierres ont servi au ballastage des voies et aux réparations des rues de Christophe-Colomb; la terre a été employée à remblayer un nouveau magasin construit à Monkey-Hill.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *N. Appleton*, réparée, a recommencé à fonctionner le 14 mai, approfondissant et élargissant la dérivation du Gatuncillo en revenant vers Gatun. — La drague *M. A. Slaven* a travaillé jusqu'au 23 mai au kilomètre 10 + 200. Elle a été ensuite remise aux ateliers pour réparations. — La drague *City of Paris* a donné au Canal, entre les kilomètres 8 et 10, la largeur normale avec un approfondissement de 1 mètre; elle a ensuite passé à l'excavation de la dérivation du Gatuncillo en allant vers Bohio. — La drague *City of New York* a continué son avancement dans le Canal en se portant vers Bohio. — La drague *Dingler* a approfondi le Canal en revenant vers ce même point.

Le creusement de la dérivation de Gatun à la mer (entreprise *Jacob*), s'est continué régulièrement par la drague n° 4, dont la marche fait espérer des progrès rapides.

Le chantier Marolle allait être repris par l'*American Contracting and Dredging Company*, qui s'est chargée d'extraire le rocher jusqu'à la cote — 4. « Ce passage, dit le rapport, sera franchi dans le courant du mois de juin. »

Bohio Soldado

Les entreprises *Tanguy*, *Trottet et Gay* ont continué leurs travaux dans des conditions normales, quoique les pluies aient fait leur apparition.

L'entreprise *Jacob* a commencé la dérivation de Pena Blanca au petit matériel. Un excavateur fonctionnera sur ce point dans le courant de juin.

L'entreprise *Artigue et Sonderegger* a mis en main les travaux destinés à descendre l'excavation du Canal à la cote — 9 entre les kilomètres 23 + 400 et 24 + 100. Deux puits, déjà descendus à cette limite, permettaient d'effectuer ces opérations en galerie. Dans la partie amont de cette entreprise, située entre la Butte et le Chagres, deux excavateurs étaient installés.

Tavernilla

L'entreprise *Sosa et Diaz* a achevé le déboisement et le débroussaillement sur toute la longueur de la dérivation (rive droite du Canal) entre les kilomètres 26 et 29.

L'entreprise *Beveraggi et Cauro* se préparait à attaquer la dérivation (rive gauche du canal) entre le Rio Frijoles et Barbacoas. Dix baraques d'ouvriers étaient prêtes et le matériel était en partie rendu à pied d'œuvre. L'exécution pourra commencer en juin.

L'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cie* avait installé des excavateurs et des transporteurs à l'attaque du kilom. 31 et recommencé les travaux du kilom. 32 avec un excavateur. « Le montage des locomotives et l'installation des ateliers, ajoute le rapport, sont poussés très activement. »

En *régie*, on a poursuivi le débroussaillement et le nettoyage de la trocha de la dérivation du Rio Frijoles, achevé le piquetage et le repérage du tracé du Canal entre les kilom. 29 et 35, ainsi que la vérification des profils en long et en travers.

San Pablo

L'entreprise *Métivier et Rochet* a pris des mesures pour mettre ses voies à l'abri des eaux pendant l'hivernage. La grande Butte est actuellement attaquée sur ses deux côtés par deux excavateurs Osgood. La petite Butte est éventrée du côté de Colon avec le gros matériel et du côté de Panama avec le Decauville.

L'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cie* a repris les chantiers Lousteau-Lalanne. Elle a sous-traité à cet entrepreneur la partie comprise dans la boucle du Chagres entre les kilom 34.500 et 36, qui va être attaquée par ses deux extrémités.

L'entreprise va commencer à bref délai la dérivation (rive droite du Canal) entre les kilom. 33 et 35.

Les cales de montage qui doivent être établies au kilom. 34.600 sont en cours d'exécution; la

voie d'accès communiquant avec le chemin de fer de Panama est terminée.

Gorgona

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* a poursuivi les terrassements du Canal entre les kilom. 40 et 42 et activé la dérivation (rive droite du Canal) entre Carabali et Culo Seco. Les dérivations de la Petite Boucle (rive gauche) et celle de Matachin au Carabali (rive droite) recevront un commencement d'exécution en juin. L'installation des logements et baraquements est menée avec rapidité et de grands approvisionnements de matériaux assurent le prochain achèvement des constructions qui restent à achever. Le montage de l'excavateur Osgood est terminé.

L'entreprise *Beveraggi* a continué au petit matériel les terrassements du Canal entre les kilom. 28.800 et 29.240. Les travaux vont être prochainement en pleine marche entre les kilom. 29.500 et 40.

La dérivation, rive gauche, entre Juan Grande et San Pablo (entreprise *Brochet et Giani*) est exécutée au petit matériel.

Matachin

Le matériel dont dispose l'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie,* dans les chantiers en activité entre les kilom. 43 et 44 se composait, fin mai, de 5 locomotives, 2 excavateurs, 80 grands wagons et 132 wagonnets Decauville. Il est amplement suffisant pour l'étendue actuelle des attaques.

Obispo

La marche progressive des travaux s'est accentuée sensiblement en mai.

L'entreprise *Bona frères*, du kilomètre 45 au kilomètre 45.850, touche au terme de sa tâche. Avant peu, la butte de Gamboa aura disparu pour faire place au gros matériel par la cunette, dont la tête est profondément engagée. Plus on avance, plus on constate l'effet considérable de la mine tirée en présence de M. Ferdinand de Lesseps et de la délégation des Chambres de commerce. Aux termes du rapport de l'ingénieur, chef de la division, « le massif, profondément fissuré jusqu'à la base, permet de détacher avec rapidité d'énormes blocs qui sont directement chargés sur les plateformes ».

Entreprise *Société de travaux publics et de constructions.* — Au chantier de Santa Cruz, on s'occupe, outre le travail de creusement, de la réparation des voies pour l'hivernage et de la pose d'un câble pour franchir le Chagres. Au chantier de la Corosita, les fronts d'attaque s'équarrissent ; la tête de cunette au grand matériel qui doit trancher les divers étages du Cerro est très engagée et est arrivée à la hauteur du profil 46 k. 150. Parallèlement à cette cunette, se développe vers le côté gauche une autre voie au grand matériel destinée à atteindre la cote 35 et opérer le dérasement des gradins supérieurs. Au chantier de Las Cascadas, la production au grand matériel a augmenté de près de 25 °/₀ sur avril et se développera encore davantage, vu l'ouverture d'un nouveau débouché aux déblais. Deux dérivations de l'Obispo sont terminées et la troisième, entre les profils 48.500 et 48.800, est au tiers achevée.

Sur toute la ligne, on a fait, *en régie*, les travaux de réparation et d'empierrement des voies d'accès et autres en prévision des pluies.

Emperador

Les chantiers de la *Société de travaux publics et de constructions* dits des Petites chutes, de la cunette, du Cerro et du Lirio ont fonctionné sans incident.

Culebra

Les travaux de cette section étaient desservis, fin mai, par 10 excavateurs, 19 locomotives, et 318 wagons, répartis sur les trois chantiers aux cotes 95, 85 et 75. Le petit matériel utilisé pendant le mois sur les autres chantiers comprenait 247 wagons Decauville, 10.540 mètres de voies et 182 croisements. »

L'entreprise *Dreyfous* a foncé 6 puits de sondage destinés à reconnaître la nature du sous-sol de la Culebra. Les profondeurs atteintes varient actuellement de 10 mètres au minimum à 15 mètres. Jusqu'à présent, il n'a pas été rencontré de roche. « Les couches traversées sont, aux termes des rapports, exclusivement argileuses).

Paraiso

Personnel et matériel utilisés en mai : par l'entreprise *Carcenac*, 239 ouvriers, 1 excavateur, 3 locomotives, 50 grands wagons et 82 wagonnets ; par l'entreprise *Sosa et Musso*, 104 ouvriers et 18 wagonnets ; par l'entreprise *Sainson et Noyé*, 104 ouvriers et 54 wagonnets.

L'entreprise. *Gros* a régulièrement poursuivi les travaux d'art de la dérivation du Panama Rail Road.

Corozal

Tout en procédant à l'organisation définitive de ses chantiers, l'entreprise *Baratoux, Letellier, Lillaz et Cᵒ* a activé les travaux de creusement commencés.

En *régie*, on a poussé vers l'achèvement l'établissement des profils en travers entre les kilomètres 62 et 66.

La Boca

Sur le prolongement de la route de la Boca à Panama (tâche *Vignolo*), une longueur de 250 mètres a été faite dans le mois de mai. On pense que la route entière avec les travaux accessoires de dérivation du ruisseau du Cerro Sosa et d'écoulement des eaux de la montagne sera achevée pour la fin de juin.

Les derniers profils relevés sur le chenal en

creusement (entreprise *Baratoux, Letellier, Lillaz et Cᵉ*) accusent un dragage très satisfaisant. La drague n° 19 papillonne sur 25 à 30 mètres de chaque côté de l'axe et à une profondeur moyenne d'environ 8 m. 60 au-dessous du zéro de Naos.

Les réparations de la drague n° 6 touchent à leur fin.

En *régie*, on a terminé le nivellement pour la base d'opérations de la dérivation du Rio Grande et commencé celui des profils en travers. On a procédé à la pose d'une nouvelle voie ferrée conduisant aux ateliers.

Le rapport de l'ingénieur de la section se termine par cette indication dont l'importance n'échappera pas à nos lecteurs :

« Il y a eu de nombreuses demandes de concessions de terrains. »

Panama

Les services de la section ont effectué tous les travaux d'entretien et d'amélioration des bâtiments de la compagnie à Panama, ainsi que la pose des conduites d'eau, la construction des égouts, etc., du sanitarium de Taboga.

LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

ET LES OBLIGATIONS A LOTS

On lit dans la *Revue des Deux-Mondes* du 15 juillet :

M. de Lesseps avait adressé, en mai 1885, au gouvernement, sa demande en autorisation d'émettre des obligations à lots pour la création des ressources nécessaires à l'achèvement du canal. Le gouvernement a pris le temps de la réflexion ; il s'est entouré de tous les renseignements pouvant éclairer ses déterminations ; il a chargé un de ses ingénieurs d'étudier la question sur place ; il a étudié le rapport de cet expert, dans l'opinion mûrement pesée et délibérée duquel il devait placer toute confiance, et ce n'est qu'après plus d'une année écoulée que, fort de la conviction acquise et des données accumulées, il est venu déclarer à la Chambre qu'il était, à ses yeux, utile et opportun d'accorder à la Compagnie l'autorisation sollicitée.

Il s'agissait seulement de décider s'il était bon et sage de faciliter à une des plus audacieuses tentatives du génie humain, qui se trouvait être en même temps une œuvre toute française d'inspiration et d'exécution, les moyens de se procurer des ressources considérables au taux le plus avantageux possible.

La commission élue par la Chambre avait le droit absolu de se prononcer sur cette question pour ou contre la demande de la Compagnie. Mais elle avait en même temps le devoir de se prononcer sans retard et de mettre à son tour la Chambre en situation de prendre une décision. Elle n'avait assurément pas le droit de suspendre indéfiniment cette décision, sous le prétexte d'une enquête qui n'était plus à faire, puisque le gouvernement avait placé lui-même sous ses yeux tous les éléments du problème.

Vingt-quatre heures après la décision d'ajournement de la commission, M. de Lesseps avait déjà dessaisi le gouvernement de sa demande d'autorisation et s'adressait directement au grand public.

Il a eu raison de ne pas accepter pour la Compagnie de Panama le traitement que la Chambre et les commissions infligent chaque année par malheur au budget national. Le budget peut attendre, car si les choses vont mal, les contribuables sont là pour payer. Mais une entreprise comme le Panama ne peut attendre. Il faut qu'elle marche ou qu'elle tombe. M. de Lesseps, qui n'entend point qu'elle tombe, a rompu, par une vigoureuse sortie, le cercle d'investissement où une tactique obstructionniste cherchait à l'enfermer. Au lieu de l'émission d'obligations à lots qu'on lui marchande depuis plus d'une année, il trouvera les capitaux nécessaires par une émission d'obligations sans lots ; privé du concours moral de l'Etat, il trouvera dans le public même, dans l'armée innombrable des petits capitalistes, où s'est toujours recrutée sa clientèle, le concours effectif qui ne lui a fait en aucun temps défaut et qui lui manquera moins que jamais dans les circonstances actuelles.

Le plaidoyer que M. de Freycinet a prononcé *proprio motu* devant la commission, en faveur du caractère patriotique, national et grandiose de Panama, restera le meilleur et le moins suspect des témoignages en faveur des motifs qui justifiaient la demande de M. de Lesseps. Celui-ci n'aura qu'à rappeler ces arguments et à invoquer ce témoignage pour assurer le succès de l'émission qu'il prépare.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'administration, il est fait un appel de 125 francs par action de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 20 au 25 septembre.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 20 septembre.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 21 au 30 Juillet 1886.

Opp. 466. — Sur quatre actions au porteur, nᵒˢ 118427 à 118430.

Opp. 467. — Sur deux coupons n° 8 (échéance du 15 juillet 1886), d'obligations 5 0/0 au porteur, nᵒˢ 218385 et 218386.

Opp. 468. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 14738 pour une action.

Opp. 469. — Sur six coupons n° 11 (échéance du 1ᵉʳ juillet 1886) d'actions au porteur, nᵒˢ 499170 à 499175.

MAINLEVÉES

Signifiées du 20 au 30 Juillet 1886.

Opp. 317. — Sur deux actions au porteur, nᵒˢ 469171 et 469172.

Opp. 443. — Sur cent coupons n° 3 (échéance du 15 avril 1886) d'obligations 3 0/0 au porteur, nᵒˢ 32261 à 32267 ; 103712 à 103721 ; 103994 à 103996 et 416180 à 416259.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 31 JUILLET 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
15	330 377.50 376.25 375 377 50 378.75 380 381 25 382.50 383 75 385 386.25 387.50 388.75 390 387.50 388 75 390 391.25 392 50 393.75 392.50 391.25 393.75 395 393.75	en liq. : ...... au 15 : 376.25	375 370 372.50 375 373.75 375 377 50 380 383 75 385 387.50	300 301.25 302 302.50 304 305 306 307 307 50 308 309 310 312 312.50 313 315 310 311	200 198 197.50 200 201 201.25 202 203 204 205 206 207 209 208 206 208 207 206	240 245 248 250 251 252 254 255 260 250 252.50 255 253.75 252.50
16	410 407.50 408.75 406.25 405 403.75 402.50 401 25 400 398.75 397 50 398 75 400 402.50 405 402.50 401.25 402.50	en liq. : 406.25 au 31 : 405	397 50 398.75 400 395 397 50 396.25 395 393.75 392.50 397.50 396.25	335 340 350 355 360 350 340 335 340 345	210 209 208 207 207.50 210	260 256.25 255.75 255.25 255 254.50 254 253 252 255
17	407.50 406 25 405 406.25 408.75 407.50 406.25 407.50 408.75 407.50 408.75 408.75 410	en liq. : ...... au 15 : 405	400 397.50 401.25 402.50 403.75 405 403.75	340 345 347 347.50 350 345 348	210 212 212 50 213 213.50 212	256 255 256 257 258 259 260 259.50 259
19	422.50 425 420 422.50 423.75 425 427.50 430 427.50 425 427.50 426 25 427 50	en liq. : au 15 : 418.75	420 417 50 420 422.50	355 357.50 358.75 35 360 355 357.50 358	214.50 214 215 215.50 216 217 217.50 218	265 262.50 261.25 260 262.50 265 265.25 265.50 265.75 266 266.25 266 50 266.75 267 267 25 267.50 267.75 268 268 25 268 50 268.75 269 269 50
20	430 428.75 427.50 430 431.25 432 50 430 428 75 430 431.25 430 428.75 427.50	en liq. : ... au 15 : 425	425 427.50 422.50 425 422.50	358 357 50 355 357.50 356.25 355 350 351 351 350 351 351.50 352	220 219	265 264 263 262 264 263 265 266
21	420 418.75 417.50 418.75 429 421.25 420 418.75 420 421.25 420 418 75	en liq. : ... au 15 : 418.75	417.15 418.75 4.5 412.50 411.25 412.50 415	345 340 335 345	213 212 210 214 215 21 3 215 216	262 260 262 264 265
22	412.50 415 412.50 413.75 415 413.75 412.50 413.75 415 416.25	en liq. : .. au 15 : 412.50	405 407 50 405 406.25 407.50 408.75 408 75 406 25 410 405 407.50 405	335 332.50 332 331 330 335	212 211 210.50 212	260 259.75 259.50 259.25 259 258.75 259.75 260
23	411.25 410 412.50 413.75 412.50 411.25 410	en liq. : ... au 15 : 410	400 405 400 397.50 402.50 405 407 50 406 25 402.50	335 330 325 335 330 325	210.50 210 208 205 210 209 210	255 250 252.50 250 252.50 255
24	405 406.25 405 403.75 405 406 25 407 50 408 75 410 411 25 410 408 75 410	en liq. : ... au 30 : 405	400 397.50 395 397 60 400 397.50	325 322.50 320 317.50 315 320 325 323.75	205 200 201 200 202.50 203.75 205	250 247.50 245 240 250 249 245 248
26	407.50 408 75 410 408.75 407 50 406 25	en liq. ... au 15, 406.25	402.50 403 75 405 401 25 400	315 310 315 317.50 317 318 317	205 205.50 205 203 204.75 204.50 204	250 249 248 247.50 247 246 245 244 243 247 246
27	405 406.25 403 75 405 406.25	en liq. : ... au 31, 403.75	398 75 400 401.25 402.50 400 396.25 400	312.50 310 312 311.25	205 204.50 204 204.50 204.75	250 248 247.50 247.25 247 250 248.50 250
28	410 407 71 408.75 408.75 406.25 403.75 405 410 408.75	en liq. : . au 31, 408.75	402 50 400 402.50 403.75	325 324 323 322 321 320 319 318 320 322.50 321	210 209 208 50 208 209 209.50 208.50	250 251 252 254 252.50 254 255
29	410 411 25 412.50 413.75 415 412.50 411.25 413.75	en liq. : ... au 31, 413.75	407 405 407.50 410 406 25 408.75 406.25	330 332.50 335 337.50 338.75 340 342.50 335 332.50 337.50	210 211 212 212.50 213 213.50 213.75 214	260 259 258 257 259
30	417.56 416.25 415 413.75 412.50 413.75 415	en liq. : ... au 31 : 418.75	410 407 50 410 408 75 407.50	336 335 336	215.50 216 215 214 50 215 214.50 214 214.50	260 259 258 257.75 257.50 258 75
31	410 411.25 412.50 410 411.25 410 411.25	au 31 : 412.50	407.20 405 402.50 400 405 406.25 405 403.75	325 323.75 322.50 320 319 317 50 320 323 324.50 323 321 324.50	205 204.50 204 203 205 205.50 205.75 206 206.50 206 205 206	255 254 253 252.50 255 256 256.50 256.75

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de* 500 *francs.* »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

EXERCICE 1884-1885

Assemblée générale du 28 juin 1886

RAPPORT DES COMMISSAIRES

MESSIEURS,

Conformément à l'article 32 des statuts de la Compagnie, nous venons, après avoir effectué la vérification des comptes des divers services pour l'exercice 1884-1885, vous présenter les résultats des travaux de la Commission.

Nous avons examiné ces comptes avec soin et nous avons pu constater que le Bilan qui vous est présenté correspond exactement aux écritures qu'il résume.

Les résultats des opérations financières durant le cinquième exercice se traduisent comme suit :

RECETTES.

Les ressources de l'actif réalisable au 30 juin 1884 etaient de	267.817.818 65
d'où il y a lieu de déduire le passif exigible	26.809.154 64^{8}
Soit	241.008.664 00^{2}
Ces ressources, au cours de l'exercice, se sont accrues de	113.004.920 »
produit de l'émission de 341.692 obligations 500 fr. 4 0/0.	
Et de produits divers pour fr.	5.081.585 85^{5}
Soit au total	359.095.169 85^{7}

DÉPENSES.

Les charges sociales, dépenses d'administration et de travaux à Panama, se sont élevées à	121.306.827 28^{7}
Les achats de matériel, venant en accroissement de l'actif suivant estimation, à	20.546.050 33
Total	141.852.877 61^{7}

La différence entre le montant des recettes	359.095.169 85^{7}
et le montant des dépenses	141.852.877 61^{7}
fait ressortir le solde disponible au 30 juin 1885, à	217.242.292 24

Le même solde disponible se retrouve au Bilan en déduisant de	241.971.552 39
montant de l'actif au 30 juin 1885,	
A reporter	241.971.552 39
Report	241.971.552 39
le passif exigible à la même date	24.729.260 15
Total égal	217.242.292 24

Les versements non appelés sur actions figurent dans cette somme pour	147.500.000 »
L'avoir réalisé s'élevait donc, au 30 juin 1885, à	69.742.292 24

Au bilan, les dépenses et travaux figurent pour une somme de	121.884.089 23^{7}
Ce chiffre comprend une somme de passée provisoirement dans les écritures de l'exercice précédent au *Compte courant de la Direction générale*, dont le solde était au 30 juin 1884	577.261 95

de :	646.133 61	et qui est ramené
à	68.871 66	au 30 juin 1885.
	577.261 95	Différence égale.

Depuis la constitution de la Société, jusqu'au 30 juin 1885, l'ensemble des dépenses s'est élevé à la somme de	495.862.076 65
Au chapitre des immobilisations, se trouvent les actions de Panama Rail-Road pour	93.878.225 33
Les immeubles de Paris, de Panama, le matériel, pour	96.185.463 46
Et enfin, les dépenses des exercices antérieurs, pour	305.729.516 20

Au point de vue spécial du matériel et de l'outillage, le chiffre inscrit cette année est de 96.185.463 46, contre 75.639.413 13 l'année précédente.

La période préparatoire est terminée et l'augmentation simultanée du compte « Travaux » passant également de 42.250.190 34 à 88.111.197 19, prouve l'impulsion donnée au travail effectif.

Nous tenons à reconnaître, en terminant, que tous les éléments de la comptabilité nous ont été donnés par la Direction avec le plus grand empressement, et qu'à toutes les questions de détail, les renseignements les plus complets nous ont été fournis.

Dans ces conditions, votre Commission de vérification des comptes vous propose à l'unanimité, l'approbation des comptes de l'exercice 1884-1885.

RAPPORT DE M. H. COTTU

COMMISSAIRE-VÉRIFICATEUR

MESSIEURS,

Au mois de janvier, plusieurs Chambres de commerce étaient invitées par la Compagnie à nommer des Délégués pour aller visiter les travaux du Canal de Panama, et M. le Président-Directeur pensa que les actionnaires devaient être représentés dans ce voyage. Il s'adressa à ceux d'entre nous que vos suffrages avaient désignés, à la dernière Assemblée, pour vérifier les comptes de la Compagnie. Mes collègues me demandèrent de remplir cette mission, que j'acceptai malgré mes occupations personnelles, et je viens aujourd'hui vous rendre compte des résultats de cette visite.

M'inspirant de la nature même du mandat de commissaire-vérificateur des comptes, je me suis attaché plus particulièrement aux questions d'installations, d'ateliers, de matériel et d'outillage.

Au point de vue des installations, l'ensemble des terrains couverts de maisons, ateliers, campements, représente une superficie de plus de 22 hectares 50 ares.

A Colon, où la situation actuelle de l'ancienne ville donne un point de comparaison exact, il a été créé au moyen de remblais considérables un vaste terre-plein qui met la nouvelle ville de Christophe-Colomb à l'abri des plus fortes marées de l'Atlantique et facilite l'écoulement rapide des eaux de toute nature à la mer. Sur ce terre-plein, suivant la courbe décrite par la baie, sont installés les bureaux et les habitations du personnel. Une large voie de 15 mètres, plantée d'arbres, les sépare. Ce sont des chalets en bois élevés de deux étages, supportés par des piliers en maçonnerie les isolant du sol ; autour de chacun d'eux règne une large vérandah permettant aux habitants de profiter de l'air, très vif en cet endroit, tout en étant abrités des rayons du soleil.

En arrière, sont établis de vastes et nombreux magasins renfermant du mobilier, des objets de toute nature, des pièces de rechange pour les machines, des outils, des approvisionnements, des ciments, etc... Deux grands hangars abritent les wagons et les locomotives. Les pompes à incendie, au nombre de cinq, sont logées au centre de cette ville naissante.

Plus loin, toujours sur le terre-plein, qui remplit en même temps le rôle de protecteur de l'entrée du Canal, une scierie complète renfermant toutes les machines-outils pour travailler le bois : raboteuses, machines à bouveter, etc., puis un atelier de montage pour les locomotives, un autre d'ajustage, et enfin, en face même de l'embouchure du Canal, un atelier muni d'un quai pour la réparation du matériel naval.

Cette partie ouest du terre-plein est bordée par un long wharf auquel viennent accoster les navires de fort tonnage calant au delà de huit mètres. Le déchargement se fait ainsi à quai, une voie ferrée dessert le wharf, et l'outillage accumulé en cet endroit permet de déposer immédiatement sur les wagons les charbons, pièces de machines, etc...

A l'extrémité du terre-plein, les deux chalets construits pour la direction et pour ses hôtes viennent terminer cette ville créée de toutes pièces : ils sont en bois et très pratiquement aménagés pour le climat.

De l'autre côté de la vieille ville de Colon, une cale pour le montage des dragues complète l'ensemble de l'outillage de cette entrée du Canal. Plus loin est l'hôpital. Bâti sur la mer même, il est constamment balayé par le vent du large et paraît offrir les conditions les plus favorables de salubrité. Il peut recevoir cent malades qui se répartissent en six salles et est fort bien tenu par les Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul.

De Colon à Matachin, la ligne du Canal est bordée de campements installés par les soins de la Compagnie : au Mindi, à Gatun, à Caïmito, à Bohio-Soldado, les employés de section ont de vastes chalets à deux étages

construits sur le même modèle que ceux de Colon. Ici l'espace permet d'adjoindre des jardins et à Bohio-Soldado, notamment, le village de la Compagnie présente un aspect tout à fait riant.

Les habitations des ouvriers nègres dans tous ces campements paraissent propres et bien comprises. Ce sont des maisons en bois, toujours établies à environ 1 m. au-dessus du sol et disposées pour contenir 32 hommes. Quatre larges couloirs en croix aboutissent à des portes qui, au nombre de six, assurent l'aération; les lits de camp bordent ces couloirs, chaque homme a une couchette séparée.

A Tavernilla se trouvent de petits ateliers de réparation et de montage ainsi qu'un campement complet; puis viennent San-Pablo, Mamei, Gorgona, Santa-Cruz. Ces chantiers, en pleine activité, sont pourvus de campements nombreux et bien installés.

Matachin, situé au commencement du massif central du côté de Colon, a été choisi pour recevoir des ateliers complets. Il se trouve à peu près au milieu du trajet du Canal, au kil. 43 environ, à l'endroit où doivent se concentrer les plus grands efforts: il était nécessaire de pouvoir réparer et monter sur place l'outillage considérable déjà accumulé sur les chantiers si nombreux qui se succèdent au Bas et Haut Obispo, Las Cascadas, Emperador, Lirio et la Culebra.

De vastes ateliers de montage, d'ajustage, pourvus de toutes les machines-outils, sont là en plein fonctionnement: une fonderie à deux cubilots, pouvant livrer des pièces de 8.000 kil., permet de remplacer rapidement les grosses pièces de fonte brisées dans le travail. Enfin un magasin renferme en double les pièces de rechange nécessaires aux locomotives, machines-outils, machines à vapeur en activité. Tout un matériel appelé à entrer en ligne y figure: ce sont des pompes centrifuges à grand débit, des pompes à épuisement, etc.

«C'est avec l'intendance que l'on fait la guerre», disait Napoléon: c'est seulement aussi avec des magasins largement pourvus, où toutes les prévisions ont été envisagées, que les grands travaux peuvent s'accomplir.

A partir de Matachin jusques et y compris la Culebra, le Canal semble un long village où les maisons des employés, les campements des nègres se suivent sans interruption. Ici, l'industrie privée est venue faire nombre, et les échoppes des commerçants chinois comblent les vides qu'auraient pu laisser les distances de chantiers à chantiers.

En quittant la Culebra et en passant sur le versant du Pacifique, à Paraiso, à Pedro-Miguel, à Rio-Grande, à Corrozal, les installations se continuent sur le même type.

A Panama, la Compagnie possède quatre maisons, bâties en maçonnerie, où sont établis les bureaux, et dans lesquelles loge le haut personnel. A l'entrée de la ville, sur le Cerro Ancon, sont placées d'abord les écuries de la Compagnie avec leurs annexes, greniers, magasins, remises, ateliers de forge et de charronnage; puis viennent les constructions de l'hôpital.

Ce dernier mérite une mention spéciale: il peut contenir 500 malades, et sa disposition en pavillons isolés est conforme aux idées les plus récentes en matière médicale. Les dix-huit corps de bâtiments sont reliés entre eux par des galeries couvertes assurant le service, et deux salles seulement contiennent cinquante lits; les autres ne dépassent pas le chiffre de vingt-cinq lits. Le service y est fait par 28 Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul. Une ferme subvient aux besoins de l'hôpital comme lait, viande, légumes.

Pour ne rien négliger dans les soins qu'elle donne à son personnel, la Compagnie a installé dans une île du Pacifique, à Taboga, un sanitarium où sont envoyés les convalescents.

L'entrée du Canal, dans l'Océan Pacifique, est située à la Boca, à trois kilomètres environ de la ville de Panama: comme à Colon et à Matachin, il y a un atelier de montage complet et une vaste cale de montage pour les dragues: un campement nombreux est adossé à la colline.

L'ensemble de ces établissements est complet, leur aménagement a dû nécessiter un effort énorme dont on ne tient généralement pas assez compte. Grâce à eux, le travail effectif, déjà important, est mis en situation de répondre à l'impulsion la plus énergique.

Abordant la question du matériel, je vous parlerai, Messieurs, de celui que j'ai vu de mes yeux, fonctionnant, mis à pied d'œuvre ou en montage. J'en ferai une énumération rapide en y joignant le nom des chantiers où travaillaient ces dragues, ces excavateurs qui, prétendait-on, lors de mon départ pour Panama (vous avez pu le lire ou l'entendre dire comme moi) étaient rouillés, démontés ou enfouis sous les remblais!

Laissant de côté le matériel fixe des ateliers, j'envisagerai d'abord le matériel flottant, dragues, bateaux-clapets, etc...

Partant de Colon, la Délégation des Chambres de commerce, les nombreux étrangers présents ont navigué sur 17 kil. de Canal fait à sa largeur et poussé à une profondeur d'environ 6 mètres. Dans ce trajet j'ai rencontré travaillant soit à l'avancement, soit à l'approfondissement, treize dragues, dont deux grandes dragues marines de la force de 300 chevaux, desservies par quatre bateaux clapets allant jeter les déblais au large, cinq grandes dragues américaines à long couloir: l'une d'elles, la *City of New-York*, est munie d'un double couloir, elle travaille à l'avancement. Une autre, la drague *Dingler*, a pu, en terrain favorable, fournir 10.000 m. c. de déblai en 24 heures.

Deux dragues américaines de plus petit modèle sont en train de réparer leurs couloirs, enfin trois autres, système Couvreux, sont dans la dérivation de la rive gauche du Canal, ainsi que la grande drague américaine

"*Nathan Appleton*". Six grandes dragues sont en montage dans les ateliers de Matachin.

A Panama, deux grandes dragues marines creusent le chenal en mer; elles sont desservies par quatre bateaux porteurs.

Enfin, à la Boca, deux grandes dragues fluviales sont à l'eau complètement montées, quatre autres de même force, encore dans la cale de montage, seront bientôt à flot. Trois dragues à cuillères sont installées plus loin.

Le matériel d'excavation à sec est plus nombreux.

A Bohio-Soldado, un excavateur fonctionnait dans la partie non rocheuse; à Tavernilla deux excavateurs travaillaient en fouille, chacun d'eux était muni d'un chariot transporteur, appareil supportant une toile sans fin qui entraîne les déblais à une distance de 60 m. environ. Sur ce même chantier 18 chariots transporteurs sont prêts à mettre en marche.

A San-Pablo, une voie d'accès en construction va permettre l'approche d'un excavateur Osgood; à Mamei, un excavateur de ce modèle est en plein travail.

A Gorgona, il y a trois excavateurs en marche; à Santa-Cruz, cinq autres travaillent en décapement; sur les chantiers du Haut et Bas-Obispo, d'Emperador, au Lirio, dix excavateurs fonctionnent dans les mêmes conditions. Chacun de ces engins, qui peut fournir une moyenne régulière de 300 à 400 m. c. par journée de 10 heures, est desservi par deux locomotives et 80 wagons.

A Gamboa, sur le chantier du Bas-Obispo, les grues à vapeur chargent les blocs éclatés à la mine.

Un excavateur Osgood fonctionne au Haut-Obispo dans une veine sableuse; cet instrument mérite une description complète : c'est une gigantesque cuillère, armée à son extrémité de lames en fer. Cette cuillère est maintenue par des chaînes à un fort bras de levier pivotant lui-même sur une plate-forme. Le mécanicien laisse abaisser la cuillère, lui donne une légère inclinaison en dehors au moment de l'arrivée au bas du talus, puis la fait brusquement remonter le long de ce talus, elle s'emplit en y mordant. Arrivée au bout de la course et contre le bras de levier, la cuillère est pleine : le levier, la cuillère font un à droite et viennent se placer automatiquement au-dessus des wagons de décharge. Une pression du mécanicien fait glisser le fond du godet qui se vide dans le wagon : le levier pivote et la cuillère est replacée au pied du talus : en deux minutes, je vois charger un wagon de 4 mètres cubes.

A la Culebra, douze excavateurs de divers modèles, Wheyer et Richemont, Evrard, Bouley, s'étagent aux différentes cotes. Quand les délégués des Chambres de Commerce arrivent, tous les instruments travaillent et le va-et-vient des trains transportant les déblais à ces divers étages, donne une impression grandiose de force et d'activité. Le gros matériel n'est encore installé que du côté de Colon, car le chantier comportera 40 excavateurs : la besogne déjà faite laisse entrevoir le résultat auquel on arrivera avec de pareils moyens.

Dans l'atelier de section adjoint à la Culebra, cinq excavateurs sont en partie montés, cinq autres attendent le montage.

A Paraiso, quatre excavateurs travaillent en fouille, à Pedro-Miguel quatre autres attaquent le Canal en décapement : un excavateur Osgood fonctionne dans une veine friable.

A Corrozal se trouvent trois excavateurs de petit modèle.

Tous ces chantiers sont couverts d'un réseau ferré complet comprenant les voies d'accès, de décharge, de refoulement, de garage; chacun d'eux a, pour le moment, en nombre suffisant, les locomotives et wagons qui lui sont nécessaires. Je ne crois pas vous étonner, Messieurs, en vous disant, après cette description rapide de votre matériel, que les 163 locomotives, les 4.692 wagons de terrassement et les 314 kil. de grande voie actuellement posés, sont pleinement occupés, et que cette activité ne peut aller désormais qu'en s'accroissant.

Sur toute la ligne du Canal, dans chaque chantier, les wagonnets et la voie étroite de 0.50 c. sont utilisés concurremment avec le gros matériel. Il y a 175 kil. de voie étroite et c'est par milliers que l'on compte les "Decauville"; c'est avec ces auxiliaires que l'on prépare la mise en place des excavateurs et la pose des voies à grand écartement.

En résumé, Messieurs, j'ai vu dans l'Isthme tout cet outillage considérable que vous y avez envoyé, je l'ai vu fonctionnant, en œuvre d'un bout à l'autre du Canal. En parcourant la ville de Christophe-Colomb, en visitant les ateliers de Colon, de Matachin et de la Boca, j'ai compris ce que ces installations aussi complètes qu'indispensables avaient dû demander de temps et de travail.

Il est difficile d'apprécier à leur juste valeur ces faits à distance, mais par le travail déjà produit j'ai pu me rendre compte que les fondations de votre œuvre sont bien jetées et présentent une base sur laquelle les plus fructueux efforts peuvent désormais s'appuyer.

ACTIF — INVENTAIRE GÉNÉRA

DÉPENSES FAITES POUR LA CONSTRUCTION DU CANAL JUSQU'AU 30 JUIN 1885

Dépenses constatées à l'Inventaire général au 30 juin 1884				183.845.426 96
Dépenses du cinquième exercice social (1er juillet 1884 au 30 juin 1885) :				
Charges sociales	Comité américain	1.500.000 »	32.119.477 80	
	Intérêts aux actions	7.500.000 »		
	Intérêts aux obligations 5 0/0	6.235.000 »		
	Intérêts aux obligations 4 0/0	3.412.920 »		
	Intérêts aux obligations 3 0/0	4.500.000 »		
	Amortissement des obligations 5 0/0	172.000 »		
	Amortissement des obligations 3 0/0	540.000 »		
	Charges annuelles et frais divers pour le service des titres	8.234.807 80		
	Contrôle du gouvernement colombien	24.000 »		
Dépenses de l'Administration centrale			1.653.414 24	
Dépenses faites dans l'Isthme (Services administratifs et Travaux)			88.111.197 19	121.884.089 23
Total des dépenses faites pour la construction du Canal				305.729.516 20

ACTIF SUIVANT ESTIMATION

Domicile administratif	Hôtel de la Compagnie à Paris	1.839.880 65	1.974.275 54	
	Mobilier et matériel des bureaux	134.394 89		
Panama	Immeubles, terrains et constructions	21.561.617 97	94.211.187 92	
	Mobilier et matériel des bureaux	1.850.332 40		
	Gros matériel et outillage en service	60.815.968 20		
	Approvisionnements	9.983.269 35		
Total de l'actif suivant estimation			96.185.463 46	96.185.463 46

ACTIONS DU PANAMA RAIL-ROAD — 93.878.225 33

COMPTE COURANT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX — 68.871 66

ACTIF DISPONIBLE OU RÉALISABLE

Versements non appelés sur actions		147.500.000 »	
Versements restant à effectuer sur obligations		13.236.332 »	
Caisse	Paris	1.724.307 06	
	Panama	13.711.029 97	
Banque et Sociétés de crédit		41.391.035 94	
Reports		6.098.350 55	
Portefeuille		14.085.200 92	
Débiteurs divers		2.533.274 26	
Divers correspondants débiteurs		210.396 66	
Mandats à recevoir		1.481.625 03	241.971.552 39
Total de l'Actif			737.833.629 04

·U 30 JUIN 1885 — PASSIF

CAPITAL SOCIAL

00.000 actions de 500 fr		300.000.000 »

EMPRUNTS

50.000 obligations de 500 fr. 5 0/0 dont 249.171 en circulation	109.012.312 50	109.375.000 »
et 829 amorties	362.687 50	
00.000 obligations de 500 fr. 3 0/0 dont 598.920 en circulation	170.692.200 »	171.000.000 »
et 1.080 amorties	307.800 »	
41.292 obligations de 500 fr. 4 0/0		113.004.920 »
		693.379.920 »

CRÉANCIERS DIVERS

olde restant dû sur les coupons d'actions mis en paiement	4.043.456 80	
olde restant dû sur les coupons d'obligations mis en paiement	3.928.714 38	
olde restant dû sur les obligations appelées au remboursement	172.606 35	
ffets à payer	9.890.977 35	
andats à payer	6.293.485 48	
réanciers divers	276.321 66	
ivers correspondants créditeurs	74.984 43	
		24.680.546 45
éescompte du Portefeuille		48.713 70
Total du Passif		718.109.180 15

PRODUITS RÉALISÉS PENDANT LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION

Produits figurant à l'Inventaire général au 30 juin 1884		14.642.863 03[5]	
oduits de placements de fonds disponibles	752.314 85[5]	5.081.585 85[5]	
ividende sur actions du Panama Rail-Road	3.586.041 55		
illetin du Canal	10.449 57		
oduits de l'immeuble, 46, rue Caumartin	9.094 59		
oduits divers	723.715 29		
			19.724.448 89
			737.833.629 04

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE 67432

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

LETTRE
DE
M. FERDINAND DE LESSEPS
AUX SOUSCRIPTEURS DES OBLIGATIONS
Émises le 3 Août 1886

Paris, le 6 août 1886.

M

L'accueil qui a été fait à l'émission des *Obligations nouvelles* a répondu à nos espérances. Ainsi que je le disais dans mon rapport lu à l'Assemblée du 29 juillet dernier, ce succès « soutiendra le zèle admirable de notre personnel, affermira la confiance de nos entrepreneurs ».

Plus de *cent mille* souscripteurs ont souscrit 458.802 obligations, apportant à la Compagnie plus de *deux cents millions* de francs.

Les titres provisoires sont à la disposition de ces Souscripteurs, contre le versement prévu.

Le Conseil d'Administration, dans sa séance de ce jour, a décidé, sur ma proposition, d'annuler définitivement les *Obligations nouvelles* non souscrites directement par le public.

Veuillez agréer, M , avec l'expression de ma gratitude, l'assurance de mon dévouement.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

Les Titres seront délivrés aux Souscripteurs, contre le versement de 70 *fr., du* 10 *au* 15 *août, aux guichets où leur souscription a été faite.*

OBLIGATIONS 4 0/0

Troisième tirage

Le troisième tirage des obligations 4 0/0 aura lieu le mercredi 15 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 844 obligations, dont 436 de la première série (nos 1 à 387 387) et 408 de la deuxième (nos 387.388 à 750.000), qui seront remboursables à dater du 1er octobre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Saint Nazaire le 8 juillet, par le paquebot Ville-de-Brest

MM. BERNARD (Auguste-Jean), docteur-médecin.
BRISSE (Albert), inspecteur du matériel.
GUNTZMER (Théodore), garçon de bureau.

De Southampton le 15 juillet, par le paquebot Para

M. BILLARD (Jean-Baptiste), forgeron.

De Bordeaux le 25 juillet, par le paquebot Colombie

M. PELLETIER (Louis), agent du matériel.

De Southampton le 29 juillet, par le paquebot Nile

MM. MARTIN (Pierre), contremaître.
JEANNEY (Charles), chaudronnier en fer.
BILLARD (Jean-Baptiste), aîné, forgeron.

De Saint-Nazaire le 10 août, par le paquebot France

MM. ROMANET (Martin), docteur-médecin.
ROQUE D'ORBCASTEL (Raymond), docteur-méd.
ADER (Ch.-J.-Gustave), docteur-médecin.
RUCH (Jules), inspecteur de matériel.
LACOSTE (Marius-Joseph), inspecteur de matér.
CHIMOT (Narcisse), chef d'atelier.
DURAND (F.-Adolphe), inspecteur de matériel.
PHILBOIS (L.-Ch.), id.
HUOT (Alfred), opérateur.
LARUELLE (Julien), inspecteur de matériel.
TOURTONNE (Gabriel-Louis), id.
ABELOUS (Emile), comptable.
LE PRESLE (Victor), sous-chef d'atelier.
SEVESTRE (Denis), contre-maître monteur.
TRICOT (Joseph), id.
STREBELLE (Emile), modeleur.
LAFON (Félix), chaudronnier.

De Southampton le 12 août, par le paquebot Moselle

MM. LUKIS (Ernest), inspecteur de matériel.
PONEL (Philippe), chaudronnier.
PONEL (Pierre) id.
CLOMANN (Auguste) id.
GENG (Michel) id.

UNE OBSERVATION SUR LE CUBE DE JUIN

La *Revue-Gazette maritime et commerciale*, en reproduisant, dans son numéro du 6 août, le télégramme de Colon relatif au cube exécuté en juin, fait suivre cette publication des observations suivantes :

Le *Bulletin* de la Compagnie pouvait compléter ce renseignement en faisant remarquer que le montant du cube exécuté pendant le mois de juin eût été notablement supérieur si l'outillage n'avait été restreint pendant cette période par suite de la nécessité de mettre en réparation un certain nombre de dragues employées dans la section de Colon.

Ce fait avait été prévu d'ailleurs par la Compagnie, et le rapport sur les travaux, publié dans le *Bulletin* du 1er juillet dernier, s'exprimait à ce sujet de la manière suivante :

« Il y a lieu de prévoir, pour un temps prochain, une mise « en réparation des dragues dont le travail a été constant « ces mois derniers, et compter, pour cette section, sur une « diminution correspondante du cube mensuel de l'entreprise « américaine. Cette suspension provisoire sera d'ailleurs « largement compensée, dans les mois suivants, par un « meilleur rendement des dragues réparées. »

Si l'on considère que, malgré cette circonstance exceptionnelle, le cube exécuté a encore dépassé le chiffre de 1 million pendant le mois de juin, qui compte parmi les mois pluvieux condamnant un certain nombre de travaux à un chômage prévu et forcé, on arrive à cette conclusion que M. de Lesseps, dans ses évaluations, reste volontairement au-dessous de la vérité, lorsque, dans son rapport à la dernière assemblée générale, il fixe à un million par mois la moyenne du cube à extraire pendant l'année 1886.

LE CANAL DE PANAMA

Extrait du « Courrier du Soir »

..... Il n'y a rien d'aléatoire dans l'entreprise du Canal de Panama, si ce n'est la chance presque certaine de plus-value, au fur et à mesure que les relations internationales se développeront, grâce aux facilités de communication entre les deux Océans. Dès aujourd'hui le transit minimum est connu ; il a été déterminé, non par les parties intéressées, mais par le congrès international de 1879, composé des sommités du monde économique, industriel et commercial, ainsi que par les adversaires et par les concurrents eux-mêmes du Canal de Panama.

8 millions de tonnes, soit, à raison de 15 fr. la tonne, 120 millions de recettes dès la première année d'ouverture, voilà le minimum garanti par le Congrès, et nous avons bien raison de parler de minimum, puisque M. Jules Stevens, président du chemin de fer et du Canal du New-Jersey, et bien connu comme un des promoteurs du projet avorté de concurrence par le Nicaragua, évaluait à 4,500,000 tonnes le trafic du seul port de San Francisco par la voie interocéanique.

M. de Lesseps l'a dit dès le début de l'entreprise : « Le Canal de Panama coûtera le double du Canal de Suez et il rapportera le triple », et M. de Lesseps a donné depuis longtemps des preuves de la sûreté de ses calculs et de l'exactitude de ses prévisions.

En même temps qu'il évaluait ainsi le montant du trafic à exploiter, il garantissait, envers et contre tous, la possibilité matérielle d'exécution, et voilà cette possibilité reconnue, consacrée, par tous ceux qui, à titre officiel ou officieux, ont été conviés récemment à juger de l'état des travaux en cours d'exécution.

M. Rousseau, l'ingénieur délégué par le gouvernement français, reconnaît cette possibilité et il ajoute :

« La Compagnie de Panama, par le nom et le passé « des hommes qui la dirigent, par les collaborateurs « éminents dont elle s'entoure, par le caractère gran- « diose et en quelque sorte humanitaire de l'œuvre « qu'elle poursuit, par les efforts sérieux qu'elle a déjà « faits et qu'elle fait encore pour mener cette œuvre à « bien, mérite d'ailleurs la bienveillance particulière « des pouvoirs publics ».

Les délégués des Chambres de commerce des grands ports maritimes français constatent, dans leur rapport collectif, la grandeur de l'effort entrepris et des résultats obtenus.

La commission scientifique espagnole, conduite à Panama sous les auspices du marquis de Campo, exprime par l'organe d'un de ses membres, M. Paradela, ingénieur en chef du port de la Havane, « la conviction profonde que si les travaux sont poussés avec les moyens qu'on a commencé à mettre en pratique pour les activer, le jour de la victoire n'est pas éloigné ».

« Et l'on verra, dit M. Paradela, se terminer heu- « reusement, à l'honneur et à la gloire de M. de Les- « seps, la bataille que vous soutenez contre les obstacles « de la nature, les difficultés et les périls d'un climat « meurtrier, et contre CETTE AUTRE FORCE QUI ACQUIERT « A L'OCCASION UN IMMENSE POIDS ET QUI S'APPELLE « L'ÉGOISME, RÉSULTAT DE L'INTÉRÊT MESQUIN, PARA- « SITE VENIMEUX, QUI NAIT TOUJOURS A L'OMBRE DES « GRANDES CONCEPTIONS. »

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Mars 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	30	47.087 t	26	37.850 t.
Voiliers	22	3.914	14	1.416
Totaux	52	51.001	40	39.266

DISTRIBUTION DES PRIX AU COLLÈGE CHAPTAL

Discours de M. Th. Villard

M. Th. Villard, membre du Conseil municipal de Paris, a été appelé à présider, il y a quelques jours, la distribution des prix du Collège Chaptal.

On sait que M. Villard est un des directeurs de la *Société de travaux publics et de constructions* qui s'est rendue adjudicataire d'une importante section de travaux à exécuter pour le Canal de Panama. Nous croyons intéresser nos lecteurs en reproduisant *in extenso* le discours prononcé par M. Villard à l'occasion de cette distribution de prix, discours dans lequel il fait une large part aux souvenirs de son récent voyage dans l'isthme de Panama, en compagnie de MM. Ferdinand et Charles A. de Lesseps :

Je suis très honoré, Messieurs, d'être appelé cette année encore à présider votre distribution des prix et à représenter au milieu de vous la municipalité de Paris. C'est pour moi une occasion de rappeler que, comme président du conseil d'administration du collège Chaptal depuis six ans, j'ai appris à bien connaître sa direction, ses professeurs, ses maîtres, son administration; et que de cette connaissance est résultée pour moi une considération très profonde pour vous tous, Messieurs, considération que je tiens à vous exprimer avant de m'adresser à vos élèves et de leur distribuer les récompenses qu'ils ont méritées.

Pour moi, le collège Chaptal est et restera comme un établissement type de l'enseignement moderne, et ceux qui voudront envisager les résultats obtenus, véritable criterium des jugements à porter, le reconnaîtront avec moi.

Je ne parle pas ici seulement des résultats universitaires, bons à rappeler cependant, puisque cette année le collège Chaptal peut inscrire dans ses annales le numéro un des élèves admis à l'Ecole normale dans la section des sciences, et la proportion exceptionnelle de 20 candidats admissibles sur 24 présentés aux examens de l'Ecole polytechnique.

Mais en mentionnant seulement ces succès qui font le plus grand honneur à M. Weil, éminent professeur de ces jeunes gens, l'hommage que je veux rendre au collège Chaptal et à ses professeurs serait trop limité. Ce que je tiens à ajouter, c'est qu'à chaque pas que j'ai fait dans la connaissance des hommes qui concourent à la prospérité de notre grande ville, à la notoriété industrielle et commerciale de notre pays, j'ai trouvé au premier rang d'anciens élèves de Chaptal.

Honneur à vous tous, Messieurs, qui, sans bruit et avec le sentiment profond et supérieur du devoir bien accompli, avez obtenu ces résultats.

J'ai lu et relu l'histoire du collège Chaptal. Chaque page en est marquée par un progrès accompli dans l'instruction et l'éducation de la jeunesse, et ces pages, croyez-le bien, ont leur notoriété dans la population parisienne surtout, qui, en toute occasion, témoigne du désir très vif de faire entrer ses enfants dans vos rangs.

Toutes les ambitions à cet égard ne peuvent être satisfaites ; mais tous les admis quittent et quitteront le collège Chaptal avec un sentiment très profond de reconnaissance et d'attachement pour la grande famille dont M. Monjean est depuis plus de trente ans le chef respecté.

Cette famille se compte aujourd'hui par milliers de jeunes gens et d'hommes faits qui ont emporté avec eux le souvenir des années passées au collège Chaptal.

Je ne résiste pas au désir de vous en citer un exemple entre autres nombreux.

Appelé cet hiver à accompagner M. de Lesseps sur les travaux de l'isthme de Panama, je me suis rencontré là-bas, dans l'Amérique centrale, avec un de vos anciens condisciples, citoyen des Etats-Unis, appelé, très jeune ingénieur encore, à la haute direction du chemin de fer qui réunit, entre Colon et Panama, l'océan Atlantique à l'océan Pacifique.

Nous causions de Paris en franchissant avec lui dans un wagon, en cinq quarts d'heure à peine, cette étroite barrière qui sépare les deux océans, et comme j'étais étonné de la perfection avec laquelle il parlait le français, le jeune directeur américain me raconta qu'il avait fait ses classes au collège Chaptal.

La connaissance fut vite faite, comme vous le pensez bien, sur ce terrain commun, et là-bas, bien loin d'ici, nous causâmes de Chaptal et des bons souvenirs que votre ancien condisciple en avait gardés.

Et puisque je suis conduit à parler ainsi du voyage que j'ai fait cet hiver en Amérique, il vous intéressera, j'en suis sûr, d'entendre que pendant mon séjour dans l'Amérique centrale, j'ai vu partout saluer et fêter avec un enthousiasme inouï le drapeau français et celui qui le porte si hautement et si glorieusement aujourd'hui dans toutes les régions industrielles et commerciales de notre globe.

J'ai vu des Colombiens, des Américains, des Espagnols, des Anglais, des Allemands, des Indiens, des noirs, des Chinois, par milliers, de toutes nations, de toutes couleurs, saluant avec respect M. de Lesseps et le pavillon français dans lequel se drape sa gloire universelle.

Je voudrais vous traduire mieux ces impressions profondes, mais je suis sûr que vos jeunes cœurs les ressentent et que plus d'un d'entre vous y pensera, en attendant le moment où il pourra, lui aussi, apporter son tribut de travailleur à la grande charrue française du travail et du progrès, qui a déjà tracé dans le monde des sillons ineffaçables.

J'ai vu au retour notre ancienne colonie française, la Louisiane, ce désert des traditions que vous connaissez, peuplé, fertilisé, civilisé par nos ancêtres ; la Nouvelle-Orléans, cette grande cité française si imprégnée de notre esprit national qu'après un siècle presque passé depuis que notre pavillon ne flotte plus sur ses monuments, on y retrouve les mœurs et la langue françaises, prouvant péremptoirement la puissance colonisatrice de notre race, et célébrant les gloires de notre histoire toute remplie d'actes d'héroïsme et de dévouement à la patrie.

J'ai traversé du sud au nord la grande république américaine, dont on nous cite souvent quelques exemples, mais qu'on ne connaît pas assez et qui garde partout le souvenir sacré du concours que la France lui a donné pour la conquête de son indépendance. J'ai enfin mis le pied pour un instant sur ce grand pays du Canada resté plus français que jamais par le cœur.

Enfin j'ai salué, à New-York, la grande cité américaine, le pavillon français au haut des mâts de ces grands et magnifiques paquebots à vapeur qui franchissent l'Océan comme un train de chemin de fer portant au loin les gloires de l'industrie française que plus d'un d'entre vous illustrera, j'en suis sûr.

Je me laisse entraîner à vous esquisser le tableau de ce grand voyage au delà des mers, espérant vous en laisser un souvenir avec le désir de le faire à votre tour plus tard, mais c'est aussi pour vous signaler une ombre à ce tableau, et cette ombre elle est ici dans ce collège comme dans tous nos établissements scolaires français.

Sur le paquebot qui nous a conduits d'Europe aux Antilles, nous étions, avec M. de Lesseps, cent cinquante passagers, dont cent Anglais et cinquante Français. Sur les cent Anglais, cinquante au moins parlaient français plus ou moins bien; sur nos cinquante compatriotes, un ou deux parlaient l'anglais.

Voilà l'ombre du tableau, jeunes gens, et cette ombre, elle subsiste à l'Orient comme à l'Occident de notre France. Parler les langues étrangères n'est plus, comme autrefois, un luxe de savant; c'est aujourd'hui une nécessité impérieuse.

Personne ne l'a mieux compris que notre ministre actuel, M. Goblet, et c'est avec un sentiment de satisfaction profonde et patriotique qu'appelé par lui à faire partie de la commission de réforme de l'enseignement spécial, j'ai constaté la direction ferme et précise qu'il a donnée à nos délibérations vers l'enseignement des langues vivantes. L'Empire avait ébauché timidement cette réforme; le gouvernement de la République l'a introduite résolument et le conseil supérieur de l'instruction publique vient de la consacrer définitivement.

La rentrée de vos vacances verra, j'espère, cette année, créer les classes spéciales d'allemand, d'anglais, d'italien, d'espagnol, et ceux d'entre vous qui traverseront l'Océan, comme je l'ai fait cet hiver, raconteront à leurs enfants que presque tous les passagers français du bateau (ou du ballon, qui sait!) qui auront fait le voyage avec eux parlaient l'anglais.

La vapeur a modifié l'équilibre terrestre; la multiplication des moyens de communication est, comme le libre-échange, un acheminement vers la paix, c'est-à-dire vers la prospérité internationale. Je le disais à vos aînés, il y a trois ans, en présidant la distribution des prix du grand collège Chaptal, je leur disais que le moment était proche où mieux vaudrait posséder une langue de plus et une science de moins. Aujourd'hui je crois que ce moment est venu.

Je disais encore que de nos jours les relations étaient plus rapides, plus fréquentes et plus faciles entre l'étranger et la France que n'étaient il y a cinquante ans les relations des provinces françaises entre elles.

Regardez au premier rang vos jeunes invités d'aujourd'hui, de l'école cambodgienne, qui, sous la direction de M. Goldscheider, est venue compléter le caractère scolaire de nos quartiers, ils ont abandonné pays, famille, pour venir apprendre notre langue; je ne vous demande pas d'apprendre la leur qui m'a paru bien difficile, mais retenez ces exemples des efforts que de toutes parts les peuples soucieux de progrès font pour se rapprocher les uns des autres par la connaissance des langues.

Vous ne vous imaginerez pas, j'en suis sûr, dans quelques années comment nos pères pouvaient vivre sans chemins de fer, sans télégraphes, sans téléphones. Eh bien! que vos enfants se demandent aussi plus tard comment de nos jours le commerce et l'industrie pouvaient prospérer sans la connaissance des langues étrangères.

Notre collège municipal Chaptal a toujours marché à l'avant-garde des progrès de cet ordre commercial et industriel; il ne perdra, j'en suis sûr, ni son rang ni son caractère. J'en ai pour garant la valeur de vos prédécesseurs et de vos maîtres, et la présence au milieu de vous de votre directeur, M. Monjean, que je salue en terminant avec toute l'estime et la considération que, comme tous ceux qui le connaissent, j'ai pour lui et pour les services qu'il a rendus au collège Chaptal et à la ville de Paris.

SUEZ ET PANAMA

Dans une étude sur le trafic futur du Canal de Panama, un de nos confrères de la presse parisienne, la *République radicale*, établit un parallèle entre les deux grandes entreprises de M. Ferdinand de Lesseps.

Nous extrayons de ce travail les passages suivants :

Personne n'ignore, personne ne conteste aujourd'hui l'heureuse influence qu'ont exercée sur le commerce maritime du monde entier la facilité et la multiplicité des relations commerciales par la voie du Canal de Suez. L'influence qu'aura sur la marche des affaires la prochaine ouverture du Canal de Panama est aussi évidente, aux yeux de tous ceux qui envisagent la question sans parti pris ni passion, et elle est tellement reconnue, non seulement en France, mais à l'étranger, que les puissances maritimes se tiennent déjà prêtes, comme on le sait, à faire face aux conséquences de la tranformation prévue.

Les Etats-Unis eux-mêmes, en dépit de l'opposition qu'ils avaient faite à l'avance au projet Lesseps, semblent avoir accepté maintenant le fait accompli, et tandis que leurs officiers de marine et leurs agents diplomatiques ont mission de suivre de près la marche des travaux et applaudissent courtoisement au succès constaté, le commerce américain se prépare, par l'accroissement de sa flotte marchande, à suffire aux besoins nouveaux.

Les principales nations européennes agissent de même. Quant à nos ports français de la Manche et de l'Océan, depuis Dunkerque jusqu'à Bordeaux, ils suivent avec un intérêt bien légitime les progrès d'une entreprise qui doit accroître leur trafic dans des proportions illimitées, en les mettant en communication directe avec des pays de production et de consommation tels que la Californie, le Mexique, le Pérou, le Chili, etc.

Si l'on veut établir une assimilation bien naturelle entre l'avenir du Canal de Panama et le passé et le présent du Canal de Suez, il convient de signaler, en ce qui concerne ce dernier, la rapidité avec laquelle le transit a suivi une marche ascendante.

Sans parler des débuts de l'entreprise, époque à laquelle le commerce maritime n'était pas préparé à la transformation comme il l'est dès à présent pour le Canal de Panama, on constate, en partant de 1875, que le nombre des navires, en cette année-là, avait atteint le chiffre de 1.500 et le tonnage celui de 2.000.000 de tonnes. Cinq ans plus tard, en 1880, nous relevons plus de 2.000 navires, représentant 3.000.000 de tonnes, et enfin, du 1er janvier au 31 décembre 1885, 3 624 navires et 8,985,390 tonnes ont franchi le Canal

de Suez, dépassant de près de 3 millions de tonnes, c'est-à-dire de 50 0/0, la totalité des marchandises que M. de Lesseps se proposait de détourner de l'ancienne route, et qu'il évaluait à 6 millions de tonnes dans les prévisions inscrites à son avant-projet primitif.

Ce dernier fait suffirait à prouver que M. de Lesseps ne s'exagère pas d'habitude, les résultats à prévoir, et qu'on peut s'en rapporter à ses évaluations sans crainte de s'exposer à des déboires.

En étudiant l'exploitation du canal de Suez on arrive aussi à une constatation intéressante et qui peut, dans une certaine mesure, s'appliquer à l'exploitation de tous les canaux en général et par conséquent à celle du futur canal de Panama. Nous voulons parler de la disproportion, toute au profit de l'entreprise, qui existe entre l'accroissement des recettes et celui des dépenses.

Pendant une période de six années, les recettes du canal de Suez se sont élevées de 25 millions en 1874, à 65 millions en 1884, tandis que les frais d'entretien et d'exploitation qui étaient de 6,194,277 fr. 69 en 1874 n'ont pas dépassé en 1884 le chiffre de 6,608,272 fr. 35, c'est-à-dire qu'ils sont restés à peu près stationnaires

Il faut conclure de ce qui précède que, si les entreprises industrielles en général, et notamment les entreprises de transport, telles que les chemins de fer, voient s'accroître leurs frais d'exploitation en raison directe de l'augmentation de leur trafic, il n'en est pas de même des canaux dont la dépense annuelle d'exploitation et d'entretien peut se prévoir à peu près mathématiquement, tandis que le montant de leur transit doit suivre forcément une progression constante, proportionnée au développement du commerce et de l'industrie dans les régions qu'ils traversent ou qu'ils desservent.

En présence des résultats acquis et indéniables du Canal de Suez, en présence des apprêts faits de toutes parts, en France et à l'étranger, sur les rivages européens comme sur ceux de l'Océan Pacifique, en vue de l'ouverture désormais assurée du Canal de Panama, nous croyons que l'opinion irraisonnée de quelques alarmistes est peu faite pour troubler la quiétude de ceux qui apportent leurs capitaux à la seconde œuvre de M. de Lesseps.

L'exemple qu'ils ont sous les yeux leur donne, avec raison, pleine confiance dans la justesse de ses appréciations, dans la précision de ses calculs et dans la grandeur de ses vues, au sujet de la transformation que promet au monde commercial cette nouvelle violence faite à la nature par le génie d'un seul homme.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir. »

SUITE DU JOURNAL DE NOTRE CORRESPONDANT.

Panama, 26 février 1886.

Le banquet des autorités colombiennes a été remarquablement brillant. Les honneurs en étaient faits par le général Santo Domingo Vila, gouverneur du district de Panama, et M. Mutis Duran, secrétaire général du gouvernement. Parmi les invités se trouvaient les autorités civiles et militaires de l'Etat, le corps consulaire, tous les délégués venus dans l'isthme avec M. de Lesseps, les hauts fonctionnaires du canal, etc.

Vers la fin du repas, le général Santo Domingo a porté le premier toast en souhaitant la bienvenue à M. de Lesseps et en lui assurant son concours pour « mener à bonne fin l'immense entreprise du canal de Panama. »

M. de Lesseps a remercié le gouverneur en ajoutant qu'après avoir parcouru toute la ligne du canal, il ne pouvait s'empêcher d'exprimer toute sa satisfaction des grands progrès qu'il avait constatés. Puis, montrant aux convives un éclat de roche qu'il avait ramassé pendant l'explosion de la mine de Gamboa : « Vous voyez, messieurs, dit-il, la milliardième partie du canal. »

De nombreux toasts se sont ensuite succédé, parmi lesquels ceux du marquis de Tano, de Mgr Thiel, de M. Adamson, consul général des Etats-Unis, de MM. Villegas, Arosemena ont été particulièrement applaudis. Une ovation a été faite à M. Geronima Ossa, qui a improvisé une charmante pièce de vers.

On s'est séparé en emportant le meilleur souvenir de l'hospitalité colombienne.

Panama, 27 février.

Aujourd'hui, repos pour nous, au moins dans la journée, car ce soir un autre banquet nous réclame, celui que M. de Lesseps rend au gouverneur et aux autorités de l'Etat.

D'ailleurs, toujours infatigable, le président nous quitte à neuf heures du matin, se faisant conduire à la Boca, pour se rendre compte de l'action de la marée, et joindre ses observations personnelles à l'étude de la question de savoir s'il est nécessaire ou non d'établir une porte de marée à l'embouchure du canal sur le Pacifique. Il ne rentre à Panama qu'à quatre heures du soir, très satisfait de ce qu'il a vu, de la douceur de la montée du flot, argument qui confirme ses vues sur l'inutilité de l'ouvrage en question.

Le soir, M. Ferdinand de Lesseps rendait au gouverneur le banquet que celui-ci lui avait offert la veille. Les mêmes convives se trouvaient réunis à cette réception dans laquelle le général Santo-Domingo Vila était placé à la droite du président et Mgr Thiel à sa gauche.

La série des toasts a été ouverte par M. de Lesseps qui, en portant la santé du premier magistrat de l'Etat, a fait remarquer la grande liberté dont les étrangers jouissent en Colombie, l'absence de douanes et les autres mesures libérales qui font que ce pays est supérieur à bien d'autres sous ce rapport.

En remerciant, le gouverneur a prononcé une allocution émue dans le cours de laquelle il a déclaré que, par l'œuvre du canal de Panama, « le génie de M. de Lesseps sera associé pour toujours aux destinées de la Colombie ».

Le marquis de Teano et, après lui, M. Nathan Appleton, ont bu à M. de Lesseps et à sa famille. Mgr Thiel et M. Armando, chancelier du consulat général de France, ont ensuite pris la parole. Rappelant l'accueil que la Colombie venait de faire à M. de Lesseps, M. Armando a ajouté :

« Vous êtes l'hôte de ce pays, c'est un droit qu'il réclame. Son éminent représentant, qui est à vos côtés, vous l'a gracieusement prouvé, et nous, vos compatriotes, nous sommes émus et fiers de voir les enthousiastes sympathies que cette généreuse nation et toutes les autres dont les dignes représentants vous entourent aujourd'hui, accordent à notre grand Français.

« C'est la fête de l'intelligence, du dévouement, du progrès, de l'humanité et vous en êtes le roi aimé, porté en triomphe.

« Ecoutez aussi la voix de vos compatriotes ; acceptez nos remerciements pour toutes les satisfactions que vous nous donnez et soyez convaincu qu'il y a et qu'il y aura toujours pour vous dans tout cœur français : foi, dévouement et reconnaissance ! »

M. de Lesseps s'est levé de nouveau pour exprimer sa reconnaissance des paroles qui venaient d'être prononcées par le représentant de la France et a conclu en portant un toast à M. Chung Dhoo, le consul chinois. Celui-ci, profondément ému, a répondu en espagnol à M. de Lesseps à qui il a souhaité « gloire, prospérité et succès ».

Une causerie pleine de cordialité et de bonne humeur a terminé cette agréable soirée.

Ile de Taboga, 28 février.

Notre journée du dimanche est consacrée à visiter le nouveau *Sanitarium* que la Compagnie vient de faire construire dans l'île de Taboga.

Après avoir entendu, à la cathédrale, la messe dite par Mgr Thiel, nous nous sommes embarqués sur le *Bojaca*,

aviso colombien battant le pavillon de l'amiral de Obaria. Au moment où M. de Lesseps montait à bord, il était salué par 14 coups de canon. C'est la salve d'usage pour le président de la Colombie.

La traversée s'effectue sur une « mer d'huile » d'une limpidité telle, qu'on distingue facilement, au fond, les moindres coraux, les plus petits cailloux. Au bout d'une heure et demie de marche, le *Bojaca* s'arrête dans une petite baie que nous franchissons dans les canots.

A mi-côte d'une colline dont nous faisons l'ascension se trouve le *Sanitarium*. C'est un grand bâtiment en bois, de 70 mètres de longueur et d'environ 19 mètres de largeur, prenant jour et air par 15 grandes fenêtres. L'édifice recevra les convalescents et les malades atteints d'affections chroniques auxquels ce séjour rendra la santé.

Remontant le coteau, nous allons voir dans le village indien le *Sanitarium* provisoire installé par la Compagnie. Sur notre parcours, la population fait partir des multitudes de pétards en l'honneur de M. de Lesseps. En route, nous nous arrêtons pour visiter une arène pour les combats de coqs. C'est une case en ruines au milieu de laquelle un petit cirque a été construit au moyen de planches brutes, salies et tachées de sang. L'arène proprement dite est une surface plane en terre battue.

Le *Sanitarium* actuel est une construction propre, bien tenue et qui répond en tous points à sa destination provisoire.

Nous retournons ensuite à bord, où l'amiral de Obaria nous fait les honneurs d'un excellent et magnifique déjeuner, composé de mets nationaux, et dont la cuisine colombienne a raison de se vanter. Le repas ne se termine qu'au moment où le *Bojaca* rentre dans la rade de Panama. Plusieurs toasts sont portés; le plus applaudi est, sans contredit, celui par lequel M. de Lesseps remercie l'amiral de la gracieuse et cordiale réception qu'il nous a offerte. Une chaloupe nous ramène à terre au bruit d'une nouvelle salve de 14 coups de canon tirée en l'honneur du président.

Panama, 28 février.

Ce soir, à sept heures et demie un grand banquet, préparé par un comité d'organisation, était offert à M. Ferdinand de Lesseps par la colonie Anglo-Américaine de Panama dans la salle du Grand Central Hôtel.

Avant le diner, on tire sur la place de la cathédrale, où est situé l'hôtel, un feu d'artifice dont l'une des pièces forme l'inscription *Vive Lesseps* en lettres de trois couleurs se détachant au milieu d'une pluie de feu.

Le hall du Grand Central Hôtel est magnifiquement décoré, orné de trophées de drapeaux anglais, américains et français. La lumière électrique éclaire la salle du banquet, où est également placé un orchestre qui joue pendant toute la durée du repas.

La réception étant donnée par des Anglo-Américains, la *toast list* est naturellement fort chargée.

Le président de la commission, M. C. Douglas, commence par boire à la Colombie et à sa prospérité. Le général Santo Domingo Vila lui répond.

M. Nathan Appleton porte la santé de M. Ferdinand de Lesseps :

« De même que la statue de Christophe Colomb est aujourd'hui érigée à Colon, il faut, dit l'orateur, que celle de Bagoa soit élevée à Panama, et qu'au sommet de la Culebra, de cette Culebra que nous avons vue hier, rompue, éventrée, on place, dominant l'œuvre tout entière, la statue de Ferdinand de Lesseps. Les navires le salueront au passage.

« Non, poursuivit M. Appleton, il n'y a plus ni doctrine de Monroë, ni traité Clayton. Je propose trois vrais *hurrahs* américains en l'honneur de M. de Lesseps ! »

Tous les convives se lèvent et pendant quelques instants la salle tremble sous cette manifestation dans laquelle se déploie l'enthousiasme *yankee*.

Mgr Thiel boit ensuite aux collaborateurs de M. de Lesseps : à son fils, aux administrateurs qui travaillent à Paris, à tous ceux qui prêtent leur concours à la grande œuvre du Canal. C'est M. Boyer, directeur général des travaux, qui lui donne la réplique avec infiniment de verve et d'esprit.

Puis vient un toast aux premiers explorateurs du Canal, lu par M. Slaven, directeur de l'entreprise américaine. M. Pedro Sosa, ingénieur colombien, l'un de ces pionners, lui répond:

« C'est alors, dit-il, dans une improvisation chaude et éloquente, qu'a commencé l'association de la France et de la Colombie. Elle se poursuit et portera bientôt les fruits dignes de leurs efforts réunis »

M. Brandon porte ensuite la santé des délégués de chambres de commerce.

M. Jules-Charles Roux, représentant de Marseille, prend la parole pour remercier, au nom de ses collègues et au sien. Il boit au libre échange, « qui sera la récompense forcée de l'œuvre grandiose de M. de Lesseps. Pourquoi, en effet, les peuples élèveraient-ils des barrières factices au commerce, alors que tant de science et d'efforts sont dépensés pour supprimer celles que la nature a créées ? »

Après divers autres toasts, le marquis de Teano se lève et prononce une allocution charmante de bonhomie.

Enfin, M. Pescheck, délégué allemand, prenant la parole en français, déclare que dans une pareille solennité il ne saurait garder le silence et que comme trois langues ont déjà été parlées, il en ajoutera une quatrième. Il fait donc un speech en allemand, qu'il termine en buvant « à la science française qui exécute les prodiges qu'il a vus. »

Les convives se séparent à onze heures et demie, après une excellente soirée où tous se sentaient unis dans une pensée commune et fraternelle : le succès certain de l'entreprise du Canal.

Panama, 1er mars 1886.

Le départ pour la France étant fixé à demain, nous n'avons que la journée pour remettre nos affaires en ordre et terminer nos préparatifs.

A sept heures du soir, nous nous retrouvons tous à la résidence pour assister au banquet que M. Ferdinand de Lesseps rend aux notables de Panama et aux membres du comité anglo-américain.

Pour la circonstance, l'édifice est magnifiquement éclairé à la lumière électrique.

Vers neuf heures, le repas étant terminé, M. Ferdinand de Lesseps se lève et porte un toast aux présidents du comité de réception et du comité anglo-américain, en les remerciant « de leur chaleureux accueil, de leur large hospitalité, et il se dit particulièrement heureux de constater la confiance qu'ils témoignent dans le succès du Canal. »

MM. Sosa et Douglas répondent, au nom de leurs collègues, en renouvelant l'expression de leur admiration pour la personne de M. de Lesseps et pour son œuvre.

Après eux, M. Emile Ferry, le délégué de la Chambre de commerce de Rouen, prend la parole pour remercier le personnel de la Compagnie, « qui s'est si franchement et si utilement mis à la disposition de la délégation ». Incidemment, l'orateur ne peut cacher la réelle satisfaction ressentie par les délégués à la visite de ces travaux grandioses, et il en attribue une bonne part à ce « personnel si vaillant », dont il propose la santé.

Puis, comme représentant de la presse française, M. Molinari, membre de l'Institut et rédacteur au *Journal des Débats*, qui a fait avec nous toutes les excursions, prononce un speech très goûté :

« La presse, dit-il, est à l'œuvre gigantesque du Canal de Panama un peu ce que la musique est au régiment : nous soutenons les ardeurs, nous faisons du bruit et, il faut nous rendre cette justice, ce bruit aide bien à la besogne.

« Mais, aujourd'hui, la musique va se séparer du régiment. Elle le laisse au poste d'honneur, au poste de combat. Avant de le quitter, elle lui souhaite le plein succès qu'il ne peut manquer de remporter avec les officiers qui le commandent.

« Je bois à ceux qui ont combattu et à ceux qui vont combattre ! »

Une réponse pleine d'à-propos est faite à ce toast par M. Boyer, le directeur des travaux.

« Le colonel, dit-il, vient répondre pour le régiment. Il fera son devoir, tout son devoir, jusqu'au bout. Il connait son monde et le sait capable de tous les dévouements. Vous pouvez le dire, vous, messieurs, qui retournez en Europe : la France, une fois de plus, verra dans un avenir peu éloigné que ses enfants n'ont pas failli à leur antique réputation. »

A la fin de la soirée, les convives expriment leurs souhaits de bon voyage au président, et lui renouvellent les marques de respect et de confiance. Les adieux s'échangent, car le départ général pour Colon est fixé à demain matin sept

heures. Une dernière excursion reste à faire en route : la visite des ateliers de Matachin et des chantiers de San Pablo.

Panama, 2 mars,

Nous prenons le train pour Colon, à sept heures et demie, après avoir fait nos adieux sur le quai de la gare aux notables de Panama, qui ont tenu à présenter une dernière fois leurs hommages et leurs vœux à M. de Lesseps. Le général Santo Domingo Vila prend place avec nous dans le wagon, car il a voulu accompagner le président jusqu'à Colon.

Matachin, 2 mars,

Le train nous arrête ici, après nous avoir fait repasser à toute vitesse par les points que nous avons inspectés en détail ces jours derniers : Paraiso, Pedro Miguel, la Culebra, Emperador.

Les ateliers de Matachin sont situés au centre des travaux du Canal, au kilomètre 43 environ. Ils sont très complètement installés et outillés, car ils doivent desservir dans les deux sens le massif du plateau central.

Nous visitons successivement : un atelier de montage de réservoirs; un vaste bâtiment servant au montage des locomotives; une scierie complète ; un atelier d'ajustage où sont réunis les outils mécaniques de tous types, machines à raboter le fer, à mortaiser, à fabriquer les boulons, tours de diverses tailles, machines à cintrer les tôles, etc., etc. Ces ateliers occupent environ 350 ouvriers.

A proximité est établie une fonderie, pourvue de deux cubillots pouvant faire des pièces de 8,000 kilogrammes. On nous montre, venant d'être coulée, une énorme roue d'extrémité de chaîne d'excavateur. La fonderie rend les plus grands services au point de vue des pièces de rechange.

Le magasin des pièces de rechange est magnifique. Indépendamment de l'approvisionnement nécessaire d'outils, il existe tout un stock de pièces pour remplacer celles qu'un accident met hors d'usage, telles que pistons pour locomotives, chaudières complètes, etc. Tout ce que l'on peut prévoir a été prévu.

Reprenant le train, nous côtoyons une grande boucle formée par le Chagres vers le kil 40.500. Nous distinguons la dérivation prise sur le côté gauche du fleuve et dont les travaux sont fort avancés. Cette tranchée traversée, on retrouve plus loin le Chagres avec ses eaux jaunies par les déblais.

Mameï, 2 mars.

Nous nous arrêtons à ce campement, qui est situé sur une colline dominant la rive gauche du Chagres. Le personnel au complet attend M. de Lesseps, en l'honneur duquel le chalet le plus voisin de la voie a été décoré avec beaucoup de goût, à l'aide de panoplies formées de feuilles de palmiers, de pelles, de pioches, etc.

Un lunch avait été préparé ; M. de Lesseps, voyant que les chevaux, sellés, nous attendent, monte sur l'un d'eux, et nous partons à sa suite.

Du kilomètre 39,300 où nous sommes, nous descendons vers le Chagres, dont nous atteignons bientôt la rive gauche. Une installation sommaire est établie sur ce point pour faire traverser le fleuve au matériel : un câble métallique partant d'un point assez élevé de la colline est tendu jusqu'à un niveau inférieur sur la rive droite. Une poulie file le long de ce câble. A notre passage, un wagon effectue par ce moyen la traversée du fleuve.

Des canots nous conduisent sur la rive droite du Chagres, au kilomètre 37,750, où nous prenons terre dans l'emprise même du Canal. Nous sommes sur le chantier de San Pablo, de l'entreprise Métivier et Rochet.

San Pablo, 2 mars.

Le Canal traverse ici une autre boucle du Chagres, qu'il coupe de nouveau au kilomètre 36 : le chantier de San Pablo a donc 1 kilomètre 700 de longueur. Il se divise en deux parties, rocheuses : l'une du côté de Mameï, dite Butte de Mameï ; l'autre, dite la Grande Butte, est séparée de la première par une petite rivière ou *quebrada*. Les deux buttes ont été attaquées simultanément.

En débarquant à la cote 12, nous montons à cheval, escortés par un véritable escadron de nègres, les uns à cheval, les autres à mulet. Parvenus à la cote 15, où la largeur de l'emprise est de 60 mètres, nous nous trouvons au pied de la butte de Mameï.

Les attaques sont faites de 5 mètres en 5 mètres, dans une roche noire, dure, mélangée de sable sur certaines parties. Nous montons à la cote 27, puis à la cote 32, où la largeur de l'emprise est maintenue à 97 mètres avec les talus réglés à 45 degrés. La dernière cote, celle du sommet, est à 40 mètres : elle est enlevée en presque totalité.

Descendant par l'autre versant de la butte, nous arrivons à la *Quebrada*, qui est à la cote 14. En ce point, on travaille à une cunette qui permettra l'emploi des grosses machines et l'attaque de la grande butte du côté de Mameï.

Nous avons fait l'ascension de la Grande-Butte, dont le sommet est à la cote 45 : à cette hauteur, il ne reste plus que 80 à 85 mètres de largeur à enlever.

De l'autre côté de la Grande-Butte, c'est-à-dire vers Colon, le reste de l'entreprise jusqu'au Chagres est à la cote 15. Le fond d'une cunette qui règne dans toute cette partie est à la cote 12. Au pied de la butte, sur la rive droite du Canal, une autre cunette est en cours d'exécution, qui doit s'enfoncer dans la butte et rejoindre l'autre cunette ainsi que la voie d'accès qui emprunte la *Quebrada*.

Le chantier se termine dans le Chagres au kilomètre 36. En longeant la rive droite, nous rencontrons encore la voie d'accès dont il est question plus haut. Nous franchissons le fleuve pour gagner San-Pablo et le chemin de fer.

Rendus sur l'autre rive, nous parcourons le campement de San Pablo, dont la situation, au sommet d'une colline baignée par le Chagres, est parfaite. Les maisons forment un carré dont le centre est une grande esplanade gazonnée, plantée d'arbres superbes. C'est assurément le campement le plus séduisant de l'isthme.

Nous reprenons le train, qui nous dépose peu de temps après à Colon.

Sur le quai, une musique militaire salue le retour de M. de Ferdinand de Lesseps par la *Marseillaise*.

Le général Santo Domingo Vila, obligé de retourner à Panama, fait ses adieux au président.

Il le félicite une dernière fois des grands progrès qu'il a pu constater dans les travaux du Canal et, en lui souhaitant un heureux retour en France, il exprime le vœu « de le revoir à l'inauguration, aussi énergique, aussi vaillant et aussi infatigable qu'aujourd'hui ».

M. de Lesseps ayant remercié le gouverneur du district de Panama de tous les sentiments qui lui ont été témoignés pendant son séjour, aussi bien par les autorités que par la population, nous nous rendons aux logements que nous avions occupés à notre débarquement à Colon et où nous n'avons plus qu'une courte halte à faire.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 13 Août 1886.

Opp. 470. — Sur trois obligations nouvelles provisoires, libérées de 100 fr., nos 68601 à 68603.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 Août 1886.

Opp. 466. — Sur quatre actions au porteur, nos 118427 à 118430.

Opp. 469. — Mainlevée partielle sur cinq coupons no 11 (échéance du 1er juillet 1886), d'actions au porteur, nos 499170 499171, 499173 à 499175.

Opp. 471. — Sur trois obligations 5 0/0 au porteur, nos 50157, 50158 et 194481.
Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 103694 et 103695.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 2 AU 14 AOUT 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS 5 0/0	OBLIGATIONS 3 0/0	OBLIGATIONS 4 0/0
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	AU COMPTANT	AU COMPTANT	AU COMPTANT
2	410 408.75 407.50 405 406 25 405 403 75 402 50 401.25 400 402.50 403.75 402.50	en liq. : 408 75 au 15 : 410	403.75 400 398 75 396.25 395 392 50 391.25 390 395 393.75 395 396.25	318 317 316 315 318	205 204 50 204 203.50 204 205 203.75 203 202.50 201 202.50	255 252 50 251.25 251 250.50 250 249.50 250 252 251
3	400 398.75 397.50 400 401 25 402.50 403.75 405 406.25 407.50 408 75 410 408.75 407.50	en liq. : 401.25 au 15 : 400	390 392 50 395 396.25 395 397 50 398.75 400 401 25 402.50	318 316 315 320 323 324 325 326 327 328 329	205 204 203 206 207 208 209 209.50 210 212	250 247 247.50 251 252 25 252 50 253 253.50 254 254.50 254
4	410 411 25 412.50 410 408.75 407.50 406.25 405 403.75 402.50 401.25 400	en liq. : ...... au 15 : 410	405 406.25 407.50 402.50 401 25 400 398 75	330 335 327 326 325 322.50	212 211 210 210.50 209.50 209.25	259.75 260 259 50 259.25 259 258.75 258.50 258 257 50 257 256 50 256
5	400 397.50 396 25 395 393.75 397 50 393.75 396.25 400 401 25 402.50 403.75 400 398.75 400	en liq. : au 15 : 395	392.50 390 391.25 395	327 50 325 324.50 324 325 326 327 327.50	209 208 207 209 209.50	255 255.25 257 257.50 258 257.50
6	400 401.25 400 398.75 401.25 400 398 75 397.50 398.75 400 398.75 397.50	en liq. : ... au 15 : 398.75	397 50 400 395	330 328 327 326 328	210 208 206 209 210	259 258
7	396.25 397.50 395 393.75 392.50 395 393.75 395 396 25 397 50 395	en liq. : ... au 15 : 393 75	392.50 393.75	327 326 327 325 328.50 327	210 209 208 207 209	257 257.75 258
8	»	»	»	»	»	»
9	392.50 393.75 395 390 391.25 390	en liq. : ... au 15 : 392.50	390 385 390	325 323 322 50	207 206 205 207	256 255 254 256
10	387.50 388.75 386.25 388.75 386.25 387 50	en liq. : ... au 15 : 390	387.50 385 383 75 382 50	322 50 322 321 320	205 206	255 254 253 252 254 255 254.50 254.25
11	387.50 385 383.75 385 386.25 383.75 385 386.25	en liq. ... au 15, 386.25	385 382.50 381 25 380	320 323 321	206 208 205.50 208	251 253 252 254
12	383.75 390 387.50 388.75 390 391.25 392 50 393 75 395 393.75 391.25 392.50 393.75	en liq. : ... au 15, 386 25	385 390 387.50	323.75 324 325 327	210	252 252.50 253 253.50 253.75 254 254 50 254.75 255
13	402.50 401.25 402.50 403.75 405 402.50 401.25	en liq. : ... au 15, 408.75	400 398 75 397.50 396.25	328 330 328 327.50	210 211	255 257 257 50 258
14	403.75 402.50 405 402 50 401.25 400 398.75 397 50 398.75 400 401.25 402.50	en liq. : ... au 15, 403.75	400 398 75 397.50 395 397.50 396 25 397.50	330 329 323	211 212 211	258 259.50 260 257.50 258 75

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de* 500 *francs.* »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

7e Année. — Numéro 169. Mercredi 1er Septembre 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 4 0/0

Troisième tirage

Le troisième tirage des obligations 4 0/0 aura lieu le mercredi 15 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 844 obligations, dont 436 de la première série (nos 1 à 387.387) et 408 de la deuxième (nos 387.388 à 750.000), qui seront remboursables à dater du 1er octobre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 3 0/0

Quatrième tirage

Le quatrième tirage des obligations 3 0/0 aura lieu le vendredi 1er octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.130 obligations qui seront remboursables à dater du 15 octobre à la caisse de la Compagnie à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PAYEMENT

DU DEUXIÈME COUPON DES OBLIGATIONS 4 0/0

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 4 (de 10 francs), échéant le 1er octobre 1886, sera payé, à partir du vendredi 1er octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 40, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Southampton le 26 août, par le paquebot Medway

MM. Perrin (Alfred), mécanicien, sous-chef de section.
Boitard (Achille), contre-maître.

LE CUBE DE JUILLET

D'après un télégramme parvenu à l'administration, il a été reconnu que les deux grandes dragues américaines dont nous avions annoncé la mise en réparation ont du recevoir de nouvelles chaudières et n'ont pu, en conséquence, reprendre leur travail, ainsi que cela avait été indiqué, en juillet. Cette réparation, très importante, n'aura pas encore permis, sans doute, la mise en fonction de ces deux appareils en août.

D'autre part, ainsi que cela avait été annoncé dans le rapport lu aux actionnaires le 29 juillet dernier, les préparatifs nécessités à la Culebra par l'adjonction d'entrepreneurs Français aux entrepreneurs Anglo-Hollandais (1) ont produit un ralentissement dans l'extraction du cube dans ce chantier.

Enfin, le commencement de la saison des pluies a obligé, suivant l'usage, à un certain nombre de travaux spéciaux, tels que réfection des voies, aménagements pour épuisements, etc., desquels devait également résulter une diminution temporaire du cube.

Malgré ces incidents, le cube obtenu en juillet a atteint 869.000 mètres, ainsi répartis :

Cube exécuté en Juillet

Décomposé suivant situations commençant par Colon

Colon	107.000
Gatun	226.000
Bohio Soldado	38.000
Tavernilla	.....
San Pablo	44.000
Gorgona	28.000
Matachin	9.000
Obispo	78.000
Emperador	56.000
Culebra	26.000
Paraiso	21.000
Corozal	14.000
La Boca	135.000
	782.000
Dérivations	79.000
Accessoires	8.000
Total	869.000

(1) Section de la Culebra. — La réorganisation des chantiers, pour recevoir 30 nouveaux grands excavateurs, s'est poursuivie parallèlement à la marche des déblais avec le matériel ancien. Les productions mensuelles ont varié, suivant les circonstances, entre 43,000 et 110,500 mètres cubes.

Un développement de plan d'attaque, pour l'utilisation pleine de tous les appareils, et l'intervention d'entrepreneurs Français ayant fait leurs preuves dans l'Isthme, — MM. Artigue et Sonderegger, — nous permettent de compter désormais sur la réalisation de nos vues. (*Rapport à l'Assemblée générale du 29 juillet 1886.*)

Un télégramme de M. le Directeur des Travaux par intérim, permet d'admettre que le cube d'aou atteindra 900.000 mètres, que celui de septembre dépassera un million et que les résultats de l'année 1886 atteindront certainement la *moyenne mensuelle d'un million* de mètres cubes prévue.

Voici, d'ailleurs, le passage du rapport à la dernière assemblée, relatif à la production moyenne mensuelle du cube :

En dehors de toute appréciation technique, la question du *Creusement du Canal maritime de Panama* est bien un question de cube à enlever ; — mais on se trompe gravement, permettez-nous d'y insister à chaque occasion, on se trompe du tout au tout, lorsqu'on veut se rendre compte de la marche d'avenir des travaux d'extraction par la marche de ces mêmes travaux dans le passé, — en disant, par exemple : « On a enlevé cette année tant de mètres cubes par mois, il reste tant de mètres cubes à enlever, il faudra donc tant de mois pour achever le Canal. »

A mesure que les chantiers se perfectionnent, que les machines marchent, que le personnel s'habitue à son labeur, la production du cube se développe, et cela dans une proportion qui est sans aucune comparaison possible avec les productions moyennes antérieures.

Pour creuser le Canal de Suez, il fallait enlever 75 millions de mètres cubes. On mit huit années à enlever 25 millions, c'est-à-dire *le tiers*, et on disait alors, comme aujourd'hui pour Panama : « Il faut encore *vingt ans* pour achever le Canal. » Or, au moment même où on disait cela, les machines, mises en œuvre, inauguraient la période d'exécution finale, et en *deux ans* les 50 millions de mètres cubes furent enlevés, et le Canal maritime de Suez fut inauguré à la date annoncée, le 17 novembre 1869 !

Si nous prenons comme exemple le creusement du Canal de Panama lui-même, nous verrons qu'un phénomène identique se produit dès maintenant.

Voici la progression du *cube moyen mensuel* obtenu depuis le commencement des travaux :

1882	16.245	mètres cubes.
1883	215.300	—
1884	617.054	—
1885	658.708	—
1886 (6 mois)	1.079.637	—

Chiffrons, maintenant, en dehors de toute appréciation technique, une progression raisonnable, normale, et jugeons les résultats :

L'année 1886, on vient de le voir, nous assure déjà une production moyenne de 1.000.000 de mètres cubes par mois; il suffirait d'une production mensuelle de 2.000.000 de mètres en 1887, de 3.000.000 de mètres en 1888 et de 3.000.000 de mètres en 1889, pour que 110.000.000 de mètres cubes fussent enlevés le 1er juillet 1889 ; et le Canal serait fini.

En voici le tableau :

Cube exécuté le 31 décembre 1885....	18.000.000	de mètres
En 1886, 12 mois, à 1 million par mois	12.000.000	—
En 1887, 12 mois, à 2 millions par mois	24.800.000	—
En 1888, 12 mois, à 3 millions par mois	36.000.000	—
En 1889, 6 mois, à 3 millions par mois	18.000.000	—
Total......	108.000.000	de mètres

LES TRAVAUX

L'administration a reçu, par le dernier courrier, les rapports sur les travaux de creusement du canal pendant le mois de juin 1886.

Le cube atteint pendant ce mois s'est élevé, ainsi que le signalait une dépêche publiée dans notre numéro du 1er août, à 1,042,000 mètres. Ce résultat montre que, malgré la saison des pluies, l'ensemble des chantiers n'a pas ralenti son activité, puisque la moyenne mensuelle prévue de un million de mètres cubes continue à être dépassée.

Christophe-Colomb

Entreprise *American contracting and Dredging Company.*

Jusqu'au 5 juin, la drague *Comte de Lesseps* a continué la rectification du premier coude. Puis elle a été amenée au profil 840, pour y achever la rectification du deuxième coude, qu'elle a poussée jusqu'au profil 960, à une profondeur de 4 mètres et avec un papillonnage variant entre 45 et 50 mètres. L'avancement réalisé a été de 168 mètres. Cet engin a commencé le 11 ses réparations prévues. La drague *H. B. Slaven* a travaillé pendant cinq jours à la rectification du deuxième coude entre les profils 860 et 1060, puis elle a été remorquée à Gatun. Son avancement dans sa courte période de travail dans la première section, a été de 200 mètres, avec une profondeur de 3 mètres 80 à 4 mètres et un papillonnage de 40 mètres. Cet appareil devait s'arrêter pour rechanger des pièces avariées ou hors d'usage. La période d'inaction de ces puissantes dragues influera nécessairement sur le rendement du mois prochain, mais cette atténuation passagère sera plus que compensée dès la remise au travail de toutes les machines réparées.

Entreprise *Jacob.* — La drague n° 5 a travaillé jusqu'au 25 juin, en partant du profil 0 k. 100 pour aller aux profils *D E*, où elle se trouvait en dernier lieu. Cet appareil a avancé de 424 mètres : la profondeur du dragage a varié entre 7 m. 60 et 9 m. et le papillonnage entre 15 et 43 mètres. — La drague n° 8 a travaillé du profil 0 k. 040 au profil 0 k. 180. Elle a avancé de 341 mètres, dragués à une profondeur de 9 mètres en papillonnant sur 35 mètres. — La drague n° 2 a travaillé des profils 19 *S*, 20 *T*, aux profils 23 *X*, 24 *Y*, avançant de 102 mètres avec une profondeur de 3 m. 45 et un papillonnage de 35 mètres.

Le tâcheron *Souchet* a terminé le 15 juin son bon de tâche pour la fabrication de 500 blocs maçonnés ; ce bon lui a été renouvelé, et 80 blocs ont été confectionnés depuis.

Les travaux *en régie*, effectués en juin, comprennent la fourniture d'eau, la réparation et l'entretien des voies, le chargement et le déchargement de tous les matériaux, etc. Le montage du nouveau réservoir de Monkey Hill a été complètement terminé et est entré en fonctionnement.

La carrière de Bohio Soldado a fourni 40 cars de pierre, dont 37 de pierre cassée ; celles de Monkey Hill ont livré 149 wagons de pierre et 49 de terre, qui ont servi aux remblais de Monkey Hill, de Folk's River et du Terre-plein.

Gatun

Entreprise *American contracting and Dredging Company.*— La drague *N. Appleton* a travaillé en venant sur Gatun, terminant l'approfondissement et l'élargissement de la dérivation. Elle a fait, en outre, quelques dragages au kilomètre 2,300 pour faciliter la marche de la drague *City of Paris* qui se dirige sur Bohio, et a atteint le kil. 2,350. — D'après le rapport, la drague *M. A. Slaven* continuait ses réparations et l'on doit profiter de la mauvaise saison pour les faire complètes, afin d'obtenir ensuite une production plus considérable. Aussitôt remis en marche, cet appareil continuera à travailler dans l'axe du Canal en se dirigeant vers le chantier de la dynamite. — La drague *City of Paris* a creusé tout le mois vers Bohio pour la dérivation du Gatuncillo, où elle a été remplacée par la drague *N. Appleton.* A la date du rapport, elle se trouvait au kil. 9, derrière le village de Gatun, et devait « être amenée à l'extrémité de la dérivation (côté de Bohio), pour travailler en allant sur Gatun. » Très prochainement cette drague sera munie d'un second couloir. Cette modification, qui n'entraînera qu'un ralentissement momentané dans le travail, aura pour conséquence d'augmenter la puissance d'extractraction de l'engin. — La drague *J. Dingler* était parvenue au kil. 13,440, se préparant à attaquer la Butte de la dynamite, au kil. 13,400. Le terrain rocheux avait été désagrégé d'une façon très satisfaisante, au moyen de 200 mines, et l'on comptait que la drague pourrait facilement extraire les déblais et frayer le passage dans le courant de juillet. — La drague *City of New-York* a d'abord approfondi une partie du canal vers le kil. 15. Elle a ensuite travaillé à l'avancement vers Bohio, progressant jusqu'au kil. 16,019. — La drague *H.-B. Slaven*, amenée de Colon, a été installée au kil. 9,800, pour s'ouvrir un passage du Gatuncillo à l'axe du canal, en approfondissant derrière la drague *M.-A. Slaven.*

Entreprise *Jacob.* — La drague n° 4 a continué le creusement de la dérivation de Gatun à la mer en marchant vers Colon.

Bohio Soldado

Les entreprises *Tanguy*, *Jacob* et *Trottet* ont continué leurs tâches sans ralentissement malgré les pluies.

La butte rocheuse, située entre les kil. 24 et 24,300, est vigoureusement entamée par l'entreprise *Artigue et Sonderegger.* « L'attaque à la cote 36, dit le rapport, est aujourd'hui terminée ; de celle-ci à la cote 28 il ne reste que 10 mètres de largeur en crête à enlever. La partie comprise entre les kil. 25,300 et 25,800 est descendue jusqu'à la cote 6 et est terminée d'après les termes du contrat, ainsi que la partie comprise entre les kil.

23,400 et 23,880, qui est également descendue à la cote 6.»

Trois digues vont être établies sur ces points, à l'aide des déblais, pour mettre ces chantiers à l'abri des crues du Chagres.

L'entreprise *Gay* a travaillé à la dérivation.

L'entreprise *Nercam*, qui a contracté pour une partie de ces travaux, est en installation. Elle transporte son matériel et va commencer des baraques d'ouvriers à Buena-Vista.

Tavernilla

L'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cᵉ* va remplacer les excavateurs Veyher et Richemond, au kilom. 31, par deux engins plus puissants et mieux adaptés au travail à faire. Elle active le montage des deux excavateurs Lebrun, aux kilomètres 30.500 et 31,500 ; l'un d'eux sera en mesure de fonctionner vers la fin de juillet. Les baraquements d'ouvriers sont à peu près terminés; quelques logements d'employés restent à faire. Dans un mois, toute l'installation sera achevée.

En *régie,* on a procédé au nettoyage ainsi qu'à l'entretien du piquetage des repères du canal et des dérivations, aux débroussaillements, etc.

San Pablo

Les travaux de terrassements de l'entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Cᵉ* ont commencé en juin, dans cette section, avec une vive activité.

Dans la partie qu'il a sous-traitée, le tâcheron Lousteau-Lalanne a ouvert des chantiers aux kilomètres 35 et 35.900, puis il a successivement attaqué les points 35.040, 35.060, 35.100, 35.120 et 35.160. Le rapport fournit en outre les renseignements suivants : « Outre ces diverses attaques, une cunette longitudinale a été ouverte et va être poussée jusqu'au Chagres. Elle servira d'amorce à l'excavateur dont la voie sera posée complétement dans une quinzaine de jours. D'un autre côté les travaux de la dérivation (rive gauche du canal) entre les kilomètres 33 et 35, vont être commencés. Le matériel est en partie approvisionné et les baraquements sont prêts à recevoir les ouvriers. »

Les chantiers *Métivier et Rochet* sont en pleine opération. Les installations des nouvelles voies de charge des excavateurs se poursuivent activement. A la grande butte, du côté de Colon, on relève les voies de l'excavateur Osgood et on les ballaste pour les affermir contre les eaux. L'excavateur placé entre les deux buttes continue son avancement ; il va rentrer en cunette du côté de l'emprise gauche pendant que le premier coupera l'emprise droite. La deuxième butte est attaquée au gros matériel du côté Colon, tandis que le côté Panama continue à être exploité au Decauville.

Un bon de tâche a été signé à l'entreprise *Beveraggi*, pour la construction d'un wharf sur la rive droite du Chagres. « Dans quelques jours, dit le rapport, l'achèvement de ce wharf donnera un accès plus facile au débarquement du matériel et des approvisionnements de l'entreprise Métivier et Rochet.

Gorgona

Les divers chantiers de l'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* ont progressé en juin. Les travaux sont poussés avec activité à la dérivation Orsini, sur la rive droite du canal.

Les entreprises *Beveraggi et Brochet et Giani* sont également en progrès.

Matachin

Outre les travaux exécutés sur la partie du canal située entre les kil. 43 et 44, l'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* va commencer, à très bref délai, une attaque au kil. 42.

Obispo

L'entreprise *Bona frères* poursuit la tranchée de la butte de Gamboa. La cunette centrale est très avancée et les attaques au Decauville, à mi-flanc du cône, permettent de prévoir que dans un délai très court, le piton rocheux du Cerro sera coupé suivant l'axe jusqu'à la cote 20, à laquelle est installé le grand matériel, de part et d'autre de l'obstacle. Les deux fronts d'attaque sont parvenus au profil 45 k. 280 et ont pour objectif l'étage à la cote 25, dont il ne reste qu'une bande assez mince à enlever. Au niveau de cet étage et de celui de la cote 25.50 fonctionnent diverses attaques au petit matériel. Au flanc de la butte, trois voies Decauville, aux cotes 25, 28 et 30, appuient l'attaque vers le massif, qu'elles minent peu à peu.

Le rapport continue en ces termes : « Au delà de la Butte, le chantier à la cote 20 au grand matériel, est le plus intéressant de l'entreprise. Entre les profils 45 k. 400 et 45 k. 500, règne une activité fiévreuse, et le rocher, malgré sa dureté, est attaqué, tranché et chargé sans aucun arrêt. Trois puissantes grues à vapeur enlèvent les gros blocs et les chargent directement dans les grands wagons. L'emploi de ces engins permet de se dispenser de faire des trous pour loger des cartouches de dynamite et il y a, de ce chef, une économie notable de temps et d'argent. On peut être assuré que les travaux de l'entreprise Bona seront prochainement terminés. Sur les 500,000 mètres cubes prévus, il n'en reste que 40,000 environ à enlever. »

Des divers chantiers qui composent l'entreprise *Société de travaux publics et de constructions*, entre les profils 45 k. 850 et 48 k. 650, 6 emploient le grand matériel et 13 se servent du Decauville. Les plus importants des premiers sont ceux de la Corrosita et de Las Cascadas ; parmi les seconds, il faut citer le chantier à la cote 35 entre les kil. 47.500 et 47.600, et celui de la cote 30, entre les kil. 46 et 46.100. Les travaux du chemin de fer de la Culebra à Gamboa (barrage) marchent avec beaucoup d'activité : la voie est posée sur 200 mètres de longueur, et les terrassements sont exécutés sur 600 mètres. « La *Société de travaux publics et de constructions*, dit le rapport, fait tous ses efforts pour remanier les voies dont elle fait le relevage en remplaçant la plus grande partie de ses traverses. Quand cette opération sera termi-

née, la Société recueillera le fruit de ses peines par une bonification sérieuse dans le chiffre de la production. »

Emperador

Malgré des pluies torrentielles, le rendement des quatre chantiers de la *Société de Travaux publics et de Constructions* n'ont pas ralenti leur travail en juin. Au Lirio, la moyenne du rendement par homme et par journée de travail s'est élevée à plus de 5 mètres cubes.

Culebra

En juin, l'entreprise *Cutbill, de Lungo, Watson et Van Hattum* a employé aux chantiers de la cote 95, 3 excavateurs, 2 locomotives et 53 wagons; aux chantiers de la cote 85, 1 excavateur, 1 locomotive et 71 wagons. Les autres chantiers ont été exploités au petit matériel.

Le fonçage des puits de sondages (entreprise *Dreyfous*) a été continué. Le puits n° 3 a atteint la profondeur de 17 mètres; les puits n°s 5 et 6 ont été poussés respectivement à 22 mètres et 21 mètres 40, au moyen de mines. Les couches traversées sont toujours constituées par des argiles de couleur grisâtre et verdâtre.

Paraiso

L'entreprise *Carcenac* a utilisé, en juin, 1 excavateur, 2 locomotives, 46 grands wagons et 75 wagonnets.

Les travaux de l'entreprise *Sosa et Musso*, à la dérivation du Rio Grande, sont considérés comme achevés.

L'entreprise *Sainson et Noyé* a fait fonctionner en moyenne 111 ouvriers et 49 wagonnets.

L'entreprise *Gros* a continué les travaux d'art de la déviation du Panama Rail Road : elle a achevé un pont de 2 mètres au kil. 3 + 292.50.

Corozal

L'entreprise *Baratoux, Letellier, Lillaz et Ce* a employé en moyenne, en juin, 96 ouvriers et 50 wagonnets. Les travaux d'installation des chantiers avancent rapidement.

En *régie*, on a complété les profils en travers entre les kil. 59.500 et 62.200 et posé tous les repères entre les kilomètres 62.200 et 64. Les voies ont été entretenues et réparées.

La Boca

L'empierrement et les ouvrages d'art du prolongement de la route de Panama (tâche *Vignolo*) sont terminés; il ne reste qu'à parachever les fossés et les accotements.

Les dragues n° 6 et 19 ont poursuivi les dragages dans la baie de Panama (entreprise *Baratoux, Letellier, Lillaz et Cie*). Le premier de ces engins, dont les réparations ont été achevées à la fin de mai, a été placé au point 73 k. 240 en vue de prolonger vers le large le chenal déjà creusé; il travaillait à la cote — 6 avec une largeur de papillonnage de 50 mètres. Le second a continué l'approfondissement du chenal à la cote moyenne de — 8.50.

On a terminé, *en régie*, les études de la dérivation du Rio-Grande, poursuivi le tracé de la courbe du Canal entre l'embouchure du fleuve et les manglars, achevé les observations pour relier le zéro du marégraphe de Naos au nivellement général, ainsi que les études sur la direction et l'intensité des courants marins de la baie.

Panama

La section des ateliers a procédé aux travaux courants d'entretien et de réparations des bâtiments, à la construction de caniveaux et de murs de soutènement à l'hôpital central, à la construction de caniveaux, d'un aqueduc et des fondations pour les réservoirs au sanitarium de Taboga.

LE SAUVETAGE DU « LYNTON »

Récompenses honorifiques

Dans son rapport officiel sur la tempête qui a sévi à Colon en décembre 1865, rapport publié dans le *Bulletin du Canal interocéanique* du 15 avril dernier, le directeur des travaux signalait, entre autres actes de courage accomplis par le personnel de la Compagnie, le sauvetage des naufragés du *Lynton*, barque anglaise échouée sur la pointe du Mindi.

Les journaux anglais annoncent que le *Boardof Trade* a décerné, à cette occasion, des médailles d'or à :

MM. Ernest-Eugène-Marie-Georges Espanet,
Pierre-Laurent Gouy,
De La Roche-Guyon,
Gendron Lopoël,
Antonio Lupi,

Agents de la Compagnie du Canal de Panama.

M. LA VIEILLE

Une dépêche de Panama, en date du 24 août, annonce la mort de M. La Vieille, consul général de France à Panama.

Par un télégramme antérieur, l'Administration du Canal interocéanique avait été avisée déjà de l'entrée de M. La Vieille à l'hôpital de la Compagnie, le Consul subissant une atteinte d'un mal ancien.

C'est, en effet, une affectation du foie, d'abord guérie, puis reconnue plus intense et compliquée de congestion pulmonaire et cérébrale, qui a emporté le regretté fonctionnaire entre les mains duquel était placée la représentation des intérêts français à Panama.

Nommé consul général par décret du 16 août 1885, M. La Vieille prenait possession de son poste dès le courant du mois d'octobre suivant, et l'un de ses premiers actes fut d'affirmer sa foi dans l'accomplissement de la grande entreprise du Canal intérocéanique.

Lors de la présentation qui lui fut faite du personnel français employé dans l'isthme, il s'exprima ainsi :

« Je désirais ardemment me trouver au milieu de « vous et vous adresser des paroles d'encouragement et « d'espérance.

« Des paroles d'encouragement, Messieurs, parce que,

« éloignés de votre pays, de vos plus doux souvenirs, « de vos affections de famille, quelle que grande que soit « votre énergie, il est nécessaire que vous entendiez, « de temps en temps, comme un écho de la Patrie. Des « paroles d'espérance, Messieurs, parce que les attaques « dont votre entreprise est l'objet en ce moment, peu- « vent troubler quelques esprits.

« Eh bien ! Messieurs, il faut qu'il n'y ait pas d'équi- « voques, il faut qu'on le comprenne bien, il faut le « proclamer aux quatre vents du ciel : Française est « l'œuvre du canal, française elle restera ! La France « l'a commencée, la France l'achèvera ! L'envie et les « préventions malveillantes auront beau faire ; elles « seront impuissantes, vaincues et subjugées, ainsi que « la nature, par la volonté du Grand Français, comme « je me plais à l'appeler. Les hommes de notre temps « lui ont donné ce titre, l'histoire le lui conservera ; et « ce sera l'honneur de la République d'avoir su le com- « prendre et de l'avoir résolument soutenu !

« Messieurs, n'ayez aucune faiblesse, croyez aujour- « d'hui plus que jamais à la réalisation prochaine de « l'œuvre la plus grandiose que l'esprit humain ait « jamais conçue.

« Nous pourrions peut-être trouver dans l'histoire du « monde des conceptions aussi hardies que celle à la « réalisation de laquelle vous travaillez avec tant de « dévouement. Mais il n'en est aucune qui ait jamais « pu supporter la comparaison avec elle dans ses con- « séquences pour l'humanité.

« Quant à moi, quelque modeste que soit la part que « je pourrai y prendre, je serai fier dans ma vieillesse « de pouvoir dire comme vous tous et chacun de vous : « J'étais l'un de ceux-là ! »

Notre compatriote ne devait pas avoir la satisfaction de voir l'achèvement d'une œuvre au succès de laquelle il a contribué par ses conseils, ses encouragements et sa haute influence morale. Il convient de lui payer ici un juste tribut de regrets, de reconnaissance et de sympathie.

MÉDIATION ESPAGNOLE

Entre l'Italie et la Colombie

Le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie ayant adhéré au *protocole* du 24 mai, le différent qui s'est élevé entre la République colombienne et le Gouvernement italien sera réglé par un arbitrage.

Une dépêche de Rome, de l'Agence Havas, fait connaître que le cabinet italien a notifié officiellement à Madrid sa demande de médiation.

L'ANGLETERRE DANS LE PACIFIQUE

Une dépêche de Melbourne, du 24 août, annonce que le 1er août, la corvette anglaise *Diamond* a annexé à l'Empire britannique les îles Kermadec qui sont situées entre les îles Fidji et la Nouvelle-Zélande, par le 30e degré de latitude sud.

Cette prise de possession est une conséquence de la convention anglo-allemande ayant pour objet le partage d'une partie de l'archipel austral. Il est possible qu'elle soit suivie, comme le demande la presse anglaise, par l'annexion des îles Ellice, qui se trouvent au nord des Fidji et au nord-ouest des Navigateurs (Samoa), par 8° 30′ latitude sud et 170° longitude est. Les journaux britanniques demandent également une nouvelle occupation des îles Pitcairn et Lord-Howe, non loin de la côte australienne.

Les Kermadec sont au nombre de trois : Raoul, Curtis et Macaulay ; découvertes en 1793 par une expédition française commandée par l'illustre contre-amiral d'Entrecasteaux, elles doivent leur nom au capitaine d'un des navires de l'escadre, Huon de Kermadec.

Les Ellice sont au nombre de neuf ; elles ont été découvertes en 1819, les noms sous lesquels quelques-unes sont connues sont sans doute ceux des navigateurs qui y ont abordé les premiers.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Avril 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	37	59.109 t	34	52.963 t.
Voiliers	40	10.822	24	3.946
Totaux....	77	69.931	58	56.909

LES OBLIGATIONS NOUVELLES

Inscription à la cote officielle

La Chambre syndicale des Agents de change a publié le 21 août l'avis suivant :

A partir du lundi 23 août présent mois, les obligations nouvelles, émises par la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama, seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

458,802 obligations au porteur, nos 1 à 458802, émises à 450 fr., remboursables à 1,000 fr., en 42 années, par tirages au sort ayant lieu tous les deux mois et commençant le 15 octobre 1886.

Intérêt annuel : 30 fr., payables par trimestres les 15 février, 15 mai, 15 août et 15 novembre de chaque année.

Ces obligations seront inscrites à la cote officielle sous trois rubriques distinctes, affectées :

La première, aux obligations entièrement libérées (titres définitifs), jouissance 15 août 1886 ;

La deuxième, aux obligations entièrement libérées (titres provisoires), jouissance 15 mai 1887 ;

La troisième, aux obligations libérées de 100 fr., (titres provisoires), jouissance 15 août 1886.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir. »

SUITE DU JOURNAL DE NOTRE CORRESPONDANT.

Colon, 8 mars 1886.

Nous n'avons plus que quelques heures à passer dans l'isthme, car dans l'après-midi nous devons nous embarquer sur le paquebot *Washington*, de la Compagnie transatlantique, qui doit nous ramener en France.

Le déjeûner nous réunit une dernière fois à la Résidence.

On va prendre le café au pied de la statue de Christophe Colomb, inaugurée récemment. A ce moment, l'évêque de Costa-Rica, Mgr Thiel, adresse à M. Ferdinand de Lesseps le discours suivant qu'il prononce avec une émotion chaleureuse qui gagne tous les assistants :

« Monsieur le Président,

« Avant votre départ, je vous dirai en peu de paroles pourquoi je suis venu à Panama, et ensuite quelle est mon opinion au sujet de l'œuvre du Canal.

« Pendant plus d'un an, j'ai été constamment à Panama, étudiant avec le plus grand soin, et autant qu'un étranger peût le faire, les travaux du Canal.

« En ma qualité de citoyen de l'Amérique centrale, j'étais, dans le principe, partisan du canal de Nicaragua ; mais quand j'eus compris le plan de votre Canal de Panama, je me sentis saisi d'un profond enthousiasme pour cette entreprise.

« Connaissant déjà l'œuvre, je désirais naturellement connaître aussi son auteur. Et c'est pour cela que je m'empressai de venir à Panama aussitôt que circula la nouvelle de votre prochaine venue, et je crus devoir me séparer pour quelque temps de mes pauvres Indiens de la montagne, pour venir vous voir, vous apporter le tribut de mon admiration, et vous exprimer, tant en mon nom qu'en celui de l'Eglise, toute la sympathie avec laquelle nous suivons le développement de votre œuvre.

« L'Eglise aime sincèrement tout ce qui constitue un progrès réel; par conséquent, votre entreprise, qui est d'une telle grandeur, d'une importance incalculable, ne peut faire que l'intéresser vivement.

« Le succès final de l'ouverture de l'Isthme de Panama est indiscutable. Plus de 15 millions de mètres cubes extraits par différentes entreprises, sans compter les 3 ou 4 millions extraits par la Compagnie elle-même, à la fin de cinq années de travail, nous ont donné un résultat des plus considérables.

« Le Canal est tracé, les plans sont définitivement arrêtés, les préparatifs sur la ligne terminés, les grandes machines déjà arrivées sont en partie montées et en plein travail, d'autres sont en route pour arriver dans l'isthme, tous les points difficiles de la ligne sont en ple ne attaque.

« L'œuvre de patience est terminée, le grain semé, la plante en germe va se développant, en attendant que vous en recueilliez le fruit.

« Dans un très bref délai, le rendement mensuel s'élèvera à un million et demi de mètres cubes, et nous espérons qu'il arrivera à deux millions et plus en l'année prochaine.

« Alors qui osera mettre en doute que le Canal sera ouvert en 1889?

« L'un de ces jours, vous avez, par une inspiration spontanée, fixé la date de l'ouverture du Canal au 1er mars 1889; eh bien, il y a 90 0/0 de probabilités pour que votre prophétie soit accomplie.

« Suez vous a donné l'expérience, et tout ce que vous avez vu et touché dans ces quinze derniers jours vous a fait prévoir l'époque du succès.

« Je vous félicite, monsieur le président, pour la future réussite de votre œuvre. Je félicite également les vaillants collaborateurs que vous avez rencontrés, et en particulier celui que la divine Providence vous a donné en votre fils Charles. J'ai pu reconnaître, pendant ces quelques jours, qu'il est votre bras droit, l'héritier de vos grandes qualités.

« J'admire en lui la respectueuse déférence dont il vous entoure, sa parfaite urbanité, son intelligence supérieure, son calme au milieu des graves questions qu'il doit résoudre chaque jour.

« Je ne veux pas parler de vos ingénieurs et autres employés principaux auxquels vous avez confié l'exécution des travaux. Je vous ai déjà écrit une lettre à ce sujet, dans laquelle je manifeste mes convictions.

« Je suis entièrement de votre opinion relativement à l'époque de l'ouverture du Canal de Panama.

« Mais, avant de nous séparer, je vous souhaite un voyage heureux, bonne santé, et pour le jour de l'inauguration, en 1889, un heureux retour dans l'isthme.

« A vous messieurs, qui êtes venus de France et des autres pays d'Europe, je souhaite de même un heureux voyage. J'espère que vous ferez connaître dans votre pays l'impression favorable de tous ceux qui, comme vous, prennent la peine de venir dans cette contrée si éloignée pour étudier la marche de cette œuvre de lumière et de progrès. »

Des applaudissements frénétiques ont salué les paroles ardentes et émues de Mgr Thiel.

Bientôt après, au moment de prendre le train spécial qui doit nous conduire au quai d'embarquement, M. de Lesseps reçoit la visite du général Santo Domingo Vila, revenu exprès de Panama pour présenter une dernière fois ses hommages et ses souhaits au président.

Le gouverneur prend place dans notre train qu'une foule immense accompagne de ses acclamations jusqu'à la jetée.

Le *Washington* est devant nous tout pavoisé.

Arrivé à bord, M. de Lesseps s'entretient longuement sur le pont avec le général Santo Domingo Vila et avec les chefs de service de la Compagnie.

Le moment du départ approchant, les visiteurs, en proie à une visible émotion, se pressent pour serrer une dernière fois la main à notre illustre compagnon.

Vers trois heures, le *Washington* commence à se mettre en mouvement. A terre, les acclamations, les vivats retentissent. Les saluts et les adieux s'échangent avec la main ou le mouchoir aussi longtemps que la vue le permet.

Nous repartons pour la France émerveillés des travaux gigantesques que nous avons vus dans les moindres détails, profondément impressionnés par la grandeur des moyens employés pour l'exécution du canal dont l'achèvement dans le délai assigné est une certitude dans l'esprit de tous ceux qui se sont rendu compte impartialement des efforts faits et des résultats acquis.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 *au* 30 *Août* 1886.

Opp. 472. — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, nos 187639 et 187640 202963 et 249824.

Opp. 473. — Sur quatre obligations 3 0/0 au porteur, nos 294741 à 294743 et 294762.

Opp. 474. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée, no 114748.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 *au* 30 *Août* 1886.

Opp. 297. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, no 136 pour trois obligations.

Opp. 457. — Mainlevée partielle sur une action au porteur no 271.906.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 31 AOUT 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	5 p. 100	3 p. 100	4 p. 100	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS.	100 FR. PAYÉS TITRE PROVIS.
16	400 401.25 402.50 403.75 405 4·0 398.75 397.50 396.25 393.75 392.50 390 391.25 390	en liq. : 400 au 31 : 398 75	400 401.25 402.50 400 402.50 400 398.75	3 0 328 329 328 327,50 327	212 211 210,50 210 212 211 210	260 259 258.50 258,25 258	»	»	»
17	390 388.75 387.50 390 391.25 392.:0 393.75 395 391.25 392,50 395 396,25 397.50 400	en liq. : ... au 31 : 388.75	390 388.75 390 391.25 392.50	326 325 326	210 208 208.50 209	256 255.50 255 256	»	»	»
18	392.50 393.75 395 392.50 393.75 395 392.50	en liq. : ... au 31 : 390	390 391.25 395 397.50 395 393.75 391.25	330 329 3·8 329 330 329	210	255 255,50 256	»	»	»
19	390 392.50 390 391.25	en liq. : .. au 31 : 391.25	393.75 391.25 390 388.75	330 329	210 209 50 209 208	255 255.50 256	»	»	»
20	390 391.25 392 50 391.25 390 391.25	en liq. : ... au 15 : 390	390 391.25	326 327 325 324 320.25 327	210 211 210 209.75	255 255 25 255 50 255.75 256	»	»	»
21	393.75 395 393.75	en liq. : ... au 31 : 395	390	330 329.50 329 328,50 328.25	209 208 209.50 209.75 210	255 255.50 256	»	»	»
22	»	»	»	»	»	»	»	»	»
23	395 392.50 391.25 393.75 392,50	en liq. : ... au 31 : 392.50	392.50 395	328	208 210	255 254 253	435 436 437 439	420	430 429 430 429.50 430
24	395 393.75 392.50	en liq. : ... au 31 : 393.75	388 75 393.75	325 328 325	210 209.25 208.50	252 251 50 251 250.50 250 252	440 439 438.75 438 437 435	420 419 415	430 429 428.50 428.25 428 427.50 427.25
25	390 391 25 390 388.75 390 391 25	en liq. ... au 31, 391.25	388.75 390	329 327 326 325.25	210 208.50	252 251.50	437 435 434	»	426.25 425 424 423.25 423 420 421 25 422 422 422.50 423
26	392.50 393.75 395 393.75	en liq. : ... au 31, 391.25	392.50 391.25 393.75 395 396.25 393.75	325 322.50 321.25 320.50 320.25	210 208 208.50	252 253 251.50 251.25	435 434 435 437.50 439	407 406 405	422.50 422 421 422 422.50
27	393 75 395 392 50 393.75	en liq. : ... au 31, 395	392.50 393.75	325 322 320.50	208 209 210 209.50	252 253 254 255	435 434 433 432	400	422 423 424 424.50 425
28	392.50 391.25 390 392.50	en liq. : ... au 81, 395	390 391.25	321.25 320 50 320.25 320	209.50 210	254.50 254	432 435 437 432	402 404 407 402	425 424 423.50 423 422.50 423 423.50 423.75 424
29	»	»	»	»	»	»	»	»	»
30	392.50 393.75 395 392.50 393.75 392.50	en liq. : .. au 31 : 395	395	320 321	210 209.56	256 257 258 255 257 258	432 433 434 432 433	404 405 404 403	425 4:6
31	392 50 393.75 395 392.50 393 75	en liq. : ... au 31 : 395	390 392.50 393 75	320 319	210 209.50 210	255 255 50 256 257.50 258	435 434 432 431	407 406 407 408 410	425 425.50 426 425 425.50

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de* 500 *francs*. »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

7e Année. — Numéro 170. Mercredi 15 Septembre 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 3 0/0

Quatrième tirage

Le quatrième tirage des obligations 3 0/0 aura lieu le vendredi 1er octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.130 obligations qui seront remboursables à dater du 15 octobre à la caisse de la Compagnie à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Premier tirage

Le premier tirage des *obligations nouvelles* aura lieu le vendredi 15 octobre prochain, à une heure de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1,000 obligations, qui seront remboursables à dater du 15 novembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des obligations nouvelles *que les obligations qui, le 15 octobre, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, ne pourraient naturellement pas participer aux avantages du tirage.*

*Les porteurs d'*Obligations nouvelles libérées de 200 francs *dont les titres sortiront au tirage du 15 octobre, recevront 1000 francs par obligation sortie, sous déduction de la somme de 250 francs non appelée et non versée.*

Les Obligations nouvelles entièrement libérées *qui sortiront au tirage seront remboursées à 1000 fr. chacune.*

Le Conseil d'administration — en vue de favoriser le plus grand nombre possible de porteurs des *Obligations nouvelles*, — a décidé que le tirage public de ces titres se ferait par unités, c'est-à-dire que les 1000 obligations à sortir de la roue seront extraites *une à une*.

OBLIGATIONS 4 0/0

Paiement du 4me coupon

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 4 (de 10 francs), échéant le 1er octobre 1886, sera payé, à partir du vendredi 1er octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

9 fr. 40, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 3 0/0

Paiement du 4me coupon

Les porteurs d'obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 4 (de 7 fr. 50) échéant le 15 octobre 1886, sera payé à partir du vendredi 15 octobre, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 047, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

Par décision du Conseil d'administration, il est fait un appel de 125 francs par action de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama. Ce versement sera exigible du 20 au 25 septembre.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer ce versement, dans le délai ci-dessus indiqué, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, 46, rue Caumartin, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

A défaut de versement dans le délai fixé, un intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 20 septembre.

LE CUBE D'AOUT

Nous indiquions, dans le dernier numéro du *Bulletin*, que le commencement de la saison des pluies avait obligé, suivant l'usage, à un certain nombre de travaux spéciaux, « tels que réfection de voies, aménagements pour épuisements, etc., desquels devait résulter une diminution temporaire du cube ».

Malgré ces incidents, le cube obtenu en juillet avait atteint 869,000 mètres.

Nous ajoutions qu'un télégramme de M. le Directeur des travaux par intérim permettait d'admettre que le cube d'août atteindrait 900,000 mètres, que celui de septembre dépasserait un million, que les résultats de l'année 1886 atteindraient certainement la *moyenne mensuelle d'un million de mètres cubes* prévue.

La dépêche télégraphique du Directeur des travaux signalant le cube d'août confirme nos prévisions ; le chiffre de 900,000 mètres cubes a été légèrement dépassé :

Cube exécuté en Août

Décomposé suivant situations commençant par Colon

Colon	73.000
Gatun	254.000
Bohio Soldado	35.000
Tavernilla	10.000
San Pablo	60.000
Gorgona	22.000
Matachin	12.000
Obispo	26.000
Emperador	70.000
Culebra	30.000
Paraiso	24.000
Corozal	22.000
La Boca	135.000
	773.000
Dérivations	125.000
Accessoires	3.000
Total	901.000

La comparaison de ces chiffres avec ceux du cube de juillet, que nous avons donnés dans notre dernier numéro, nous suggère quelques réflexions.

Nous remarquerons d'abord que le cube du chantier de Colon, qui avait été encore de 107.000 mètres en juillet, est descendu à 73.000 mètres. Or ce chantier, depuis le commencement de l'année, a donné les cubes suivants :

Janvier............	148.000	mètres
Février............	112.000	—
Mars...............	156.000	—
Avril..............	130.000	—
Mai................	272.000	—
Juin...............	163.000	—
Juillet............	107.000	—

C'est précisément dans ce chantier que travaillaient les dragues actuellement en réparation.

Nos lecteurs auront remarqué, d'ailleurs, à ce sujet, dans le rapport des travaux exécutés en juin, le passage suivant relatif à la cessation prévue, temporaire, du travail des grandes dragues à réparer :

« La période d'inaction de ces puissantes dra-« gues (1) influera nécessairement sur le rende-« ment du mois prochain, mais cette atténuation « passagère sera plus que compensée dès la « remise au travail de toutes les machines répa-« rées. »

Un télégramme du Directeur des travaux a confirmé depuis cette indication, en y ajoutant un renseignement nouveau.

Voici le texte de ce télégramme administratif :

« La diminution du cube provient première-« ment du chômage total des deux grandes dra-« gues *Lesseps* et *Dingler* auxquelles on remplace « les chaudières, et secondement des travaux de « réfection de la généralité des voies dans les « chantiers dont nous avons décidé l'asséche-« ment, à la suite des pluies abondantes. »

Ces informations appuient l'impression d'une vigoureuse reprise des extractions, après la réparation des dragues et la réfection générale des voies.

Nous remarquons également une diminution importante du cube au chantier d'Obispo, dont le rendement avait été de 78.000 mètres en juillet et qui tombe à 26.000.

Nous supposons que cet arrêt temporaire doit être attribué à un travail spécial devenu nécessaire. Il s'agit de détourner les eaux de la rivière Obispo qui menaçaient d'envahir le chantier au fur et à mesure que l'extraction des terres en abaissait le plan. Cette opération de détournement, sans grande importance au point de vue du coût, était extrêmement délicate, parce qu'elle pouvait aider ou gêner les entrepreneurs chargés du creusement du Canal dans le chantier de l'Obispo.

Nous sommes heureux d'avoir à faire connaître à nos lecteurs que le Directeur et l'Ingénieur de la *Société de Travaux publics et de Constructions*, qui a ce chantier dans sa grande entreprise, et le Conseil d'administration de la Compagnie se sont accordés sur le projet par lequel les entrepreneurs se chargent eux-mêmes de ce travail de détournement des eaux.

Il est donc probable que sur ce point encore, et à bref délai, le mouvement du cube obtenu s'accroîtra dans d'intéressantes proportions.

La réorganisation du chantier de la Culebra, pour l'installation des entrepreneurs français intervenant, — réorganisation dont nous avons parlé dans notre dernier numéro, en signalant le ralentissement momentané du cube qui devait en résulter, — a donné en juillet, comme on l'a vu, la diminution que nous avions annoncée. En août, il y a déjà eu un mouvement de reprise, mais nous espérons bien que ce chantier ne tardera pas à prendre tout son développement.

En résumé, si l'on tient compte des diminutions temporaires de cube prévues et dues, en partie, à des réparations d'appareils et de réorganisation de chantiers, en partie, aux précautions et travaux de réfection nécessités par le commencement de la saison pluvieuse, on peut considérer les 900,000 mètres obtenus en août comme satisfaisants. Ce résultat est, d'ailleurs, exactement celui qui avait été espéré et annoncé.

Nous continuons donc à compter sur la moyenne d'extraction d'un million de mètres cubes par mois en 1886, nécessaire, suivant le programme donné par M. Ferdinand de Lesseps aux actionnaires dans son rapport de juillet dernier, pour l'achèvement du canal maritime dans les délais.

L'ensemble des huit premiers mois — janvier à août, — dépasse actuellement cette moyenne ; elle ne peut donc que s'améliorer.

(1) *Bulletin* du 1er septembre, p. 1599.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire le 10 Septembre, par le paquebot Amérique

MM. Moulinet (Paul), médecin.
Gentil (Pierre-Emile), inspecteur du matériel.
Pitard (Charles-Louis), —
Esprit (Alfred), (réengagé), chef de campement.

NOMINATION DU CONSUL DE FRANCE A PANAMA

Par décret en date du 30 août 1886, rendu sur la proposition du Ministre des affaires étrangères, M. Saillard, Consul à Tampico, a été nommé Consul de France à Panama, en remplacement de M. La Vieille, décédé.

LES TRAVAILLEURS DANS L'ISTHME

Un voyageur, qui a récemment séjourné dans l'isthme où il a eu de nombreuses occasions, dit-il, de visiter « les différentes sections le long du Canal », a demandé au directeur du *Star and Herald*, la permission « d'exprimer franchement « son admiration pour la somme considérable de « travail accompli et pour l'activité persévérante « déployée dans les différentes régions de l'isthme « par les ingénieurs et les entrepreneurs ».

Nous traduisons, pour nos lecteurs, les principaux passages des *notes* publiées par le *Star and Herald*.

La plus grande bataille contre la nature est bien commencée et vaillamment conduite. — Des milliers d'êtres humains venant de toutes les parties du monde sont au travail, ils parlent toutes sortes de langages, depuis la langue indienne la plus rudimentaire jusqu'aux expressions les meilleures et les plus recherchées des universités anglaises — et le travail marche sans interruption.

Ce témoin des résultats acquis constate que cette « confusion des langues ne nuit pas à l'accomplissement de l'œuvre ». Il passe en revue, ensuite, les travailleurs de diverses nationalités en travail dans l'isthme.

C'est vraiment un beau coup d'œil de voir en tous les camps qui s'étendent de Colon à Panama sur une distance de 47 milles, des milliers de pionniers athlétiques — appartenant à toutes les nations du monde, activement engagés dans une même entreprise.

Dans cette revue de ce que l'écrivain appelle, avec raison, une « noble et pittoresque armée », les travailleurs français sont d'abord décrits.

Je n'ai jamais vu dans mes excursions sur terre et sur mer, de meilleurs types des nobles familles françaises. — La plupart d'entre eux ont plus de six pieds de haut. — Ils sont généralement aussi droits que des I, et d'un tempérament de fer; engagés dans leur travail journalier, manuel ou scientique, ils l'exécutent avec le même entrain que s'ils étaient à s'amuser à une partie de plaisir dans les environs de Paris.

Après leurs fatigues journalières ils gravissent parfois les collines environnantes pour chasser, ou ils peuvent être engagés dans une partie de pêche, descendant en canot le cours de la rivière et s'y plongeant même pour se rafraichir impunément des excitations du jour. — Du Normand le plus blond au Pyrénéen le plus brun, ils ne pensent à rien autre chose qu'à aller de l'avant, vous rappelant à l'esprit l'enthousiasme sacré qui jadis donnait à leurs ancêtres l'inspiration de partir pour les croisades.

Le voyageur parle ensuite des travailleurs italiens.

Avec le peuple de France vient le brave contingent italien, dont les hommes, après avoir brisé le granit des Alpes et perforé les nombreux longs tunnels existant actuellement, peuvent penser que ce n'est qu'une vétille de jouer avec le travail d'un canal.

Ils sont d'un grand secours et très appréciés, aussi bien qu'une multitude d'Européens intelligents, tous pleins d'espérance dans le succès de l'entreprise.

Relativement aux travailleurs américains, l'auteur de ces notes s'exprime ainsi :

Les Américains des Etats-Unis, à quelques exceptions seulement, travaillent indirectement, mettant au service de la Compagnie, quand ils sont requis de le faire, leurs meilleurs systèmes de chemins de fer à voie étroite et toujours prêts à faire de leur mieux, selon les circonstances.

Après avoir « mentionné et loué » les « nombreux et intelligents immigrants des Antilles et des Indes occidentales », participant en grand nombre aux travaux du Canal, l'écrivain termine :

Nous donnerons plus tard une statistique des différentes quantités de gens parsemés dans l'Isthme où les nouvelles constructions de maisons et de villages, constamment érigées avec une étonnante rapidité, sont toujours insuffisantes pour caser la population sédentaire et celle flottante.

Pour finir notre liste, nous pouvons faire remarquer que les nègres engagés sur la ligne représentent une solide compagnie d'hommes. Ils travaillent dur et, le soir venu, ils se querelleront, selon les circonstances, toute la nuit entre eux, ou chanteront en bonne intelligence des hymnes au Seigneur, tandis que les autres camps sont plongés dans le silence et le sommeil les plus complets.

Panama, 4 août 1886.

LES ACTIONNAIRES DE PANAMA

Extrait du *Citizen* de Londres.

« Il se passe pour le Canal de Panama exactement ce qu'on a vu se passer pour le Canal de Suez... le résultat de l'effort final est attendu, avec un intérêt croissant, également par les hommes de toutes les nationalités, et quoi que l'on ait dit et fait pour ruiner les perspectives de cette immense entreprise, nous ne doutons guère du triomphe ultérieur de M. de Lesseps et de la récompense qui attend les *fidèles* auprès desquels il a eu plus de confiance que dans l'intervention des gouvernements. »

L'EXÉCUTION DU CANAL

Extrait du *Gaulois*.

« Les dernières nouvelles de l'isthme font connaître le chiffre du cube extrait pendant le mois de juillet : 869,000 mètres cubes. Diverses circonstances passagères ont un peu diminué les résultats attendus ; mais la moyenne de l'année, pour 1886, sera supérieure à un million de mètres cubes par mois. Le programme de M. de Lesseps, tel qu'il a été exposé aux actionnaires, dans leur dernière assemblée générale, se trouvera donc rempli. On sait qu'il comporte, pour 1886, douze millions de mètres cubes, soit un million par mois ; pour 1887, vingt-quatre millions, soit deux millions par mois ; et pour les dix-huit mois, du 1er janvier 1888 au

1er juillet 1889, cinquante-quatre millions de mètres cubes, soit trois millions par mois. Ensemble, quatre-vingt-dix millions, qui, joints aux dix-huit millions extraits au 31 décembre 1885, complètent les cent huit millions de l'extraction totale. »

LOUIS PRUDENT.

LA FRANCE ET LE TRAFIC DU CANAL

Le *Bosphore Egyptien* du 7 août dernier, qui consacre un article au succès de l'émission des *obligations nouvelles*, apprécie l'avenir de l'entreprise.

Il nous a paru que cette appréciation d'un écrivain qui a vu de près le développement du trafic de Suez et les avantages qui en sont résultés pour notre pays, était intéressante à reproduire.

Voici ce qu'écrit le rédacteur du *Bosphore Egyptien :*

L'empressement des souscripteurs prouve que le public n'a plus de doutes aujourd'hui sur les résultats de l'entreprise. Comment pourrait-il enêtre autrement, alors que le Congrès de 1879 prévoyait déjà que l'ouverture du Canal de Panama donnerait lieu à un transit de 7 millions de tonnes, et que M. Kelley, le célèbre ingénieur américain, n'a pas hésité à écrire :

« On peut considérer le Canal comme une porte par « laquelle passera la plus grande partie de l'immense com- « merce du Pacifique et de l'Est, pour éviter les routes « longues et coûteuses du Cap. En outre, une grande partie « de notre commerce de cabotage, qui se monte à plus de « 2 millions de tonnes, actuellement transportées sur des « navires trop petits pour doubler le cap Horn, passera par « le Canal de Panama pour se rendre dans le Pacifique et, « en naviguant au Nord et au Sud des côtes, stimulera le « trafic existant et en créera là où il n'en existe pas actuel- « lement.

« Le Congrès de Paris, après avoir étudié soigneusement « la question, a conclu que le tonnage prêt à profiter du « Canal, lorsqu'il sera ouvert, se chiffrerait par 7 millions de « tonnes ; et, comme le commerce augmente rapidement dans « le monde entier, le jour n'est pas éloigné où 15 à 20 mil- « lions de tonnes passeront par le Canal. »

Quinze à vingt millions de tonnes à 15 francs la tonne, représenteraient pour l'entreprise un revenu annuel de 225 à 300 millions. Les Américains regrettent bien vivement aujourd'hui de n'avoir pas, dans le Canal de Panama, des intérêts plus considérables. Nous ne regrettons pas, nous, que ces avantages profitent surtout à la France.

LE CANAL, ŒUVRE INDUSTRIELLE

Nous lisons dans le *Sémaphore* de Marseille :

« Il faut avant tout conserver à l'entreprise son véritable caractère d'œuvre industrielle devant trouver sa rémunération dans les services qu'elle est appelée à rendre au commerce du monde entier en diminuant le coût des transports des frais économisés par une route plus courte et plus sûre que celle suivie aujourd'hui par la navigation. On peut discuter à perte de vue sur le chiffre des tonnes qui passeront par ce canal dès son ouverture, mais il est un fait certain : c'est que la routine et les habitudes de la marine marchande capituleront bientôt devant une économie évidente et que, dans un laps de temps très court, tout le transit entre les deux océans se fera par cette voie, qui aura le grand avantage de supprimer une partie des risques de navigation. »

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Mai 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	37	57.605 t	27	42.274 t.
Voiliers	39	12.642	15	2.464
Totaux	76	70.247	42	44.738

SUEZ ET PANAMA

Un de nos lecteurs nous envoie la traduction d'un passage intéressant, extrait de l'*Allgemeine Zeitung* (*La Gazette universelle de Munich*), et que nous nous empressons de reproduire :

« La comparaison des entreprises de Suez et de Panama est d'autant moins à critiquer, que le Canal de Panama est attaqué exactement de la même manière que le fut jadis la grande entreprise de Suez, laquelle rapporte maintenant plus de 60 millions de francs par an aux Français, somme qui rentre principalement dans les poches des actionnaires de Suez comme tribut du commerce anglais et de la navigation anglaise.

« On ne remarque pas assez que M. de Lesseps est parvenu de cette façon à ce résultat significatif, d'assurer à ses compatriotes, qui sont généralement très peu enclins au grand commerce à distance, un énorme bénéfice qu'ils ne se seraient certainement pas procuré par des opérations commerciales particulières, directes, pénibles, succès qui n'a pas encore été obtenu et qui est par suite bien remarquable.

« Et il en sera de même du Canal de Panama, parce que, par la plus grande activité commerciale, par la nécessité forcée d'acquérir au loin des débouchés pour la surproduction nationale dans la lutte industrielle des nations, la France prendra aussi une part directe des profits, grâce au rapprochement de l'ouest du continent sud-américain, et cela d'autant plus, que les produits fabriqués et naturels de la France jouissent encore d'une certaine préférence dans les Etats de l'Amérique du Sud... »

Extrait du *National.*

« Le Suez conserve toujours son cours de 2,000 fr. Aussitôt qu'il le dépasse un peu sensiblement, les efforts des vendeurs redoublent et provoquent un mouvement en arrière.

« La même tactique s'exerce sur le Panama, qui s'ap-

proche en vain du cours de 400 fr. La spéculation fera bien de tenir compte de cette constatation, qu'il s'est formé sur cette valeur un découvert menaçant. »

RAOUL STEWART.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Septembre 1885

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de septembre 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	21°4	33°8	27°5	87 7	442mm 6	19
Gamboa..	20 0	34 2	26 8	85 7	408 9	19
Naos.....	20 8	35 8	28 1	83 4	106 4	7
Totaux.	62 2	103 8	82 4	256 8	957 9	45
Moyennes	20 7	34 6	27 5	85 6	319 3	15

La température a un peu augmenté dans les trois stations, ce qui peut tenir à une moindre quantité de pluie. Naos a encore la température la plus élevée et les écarts journaliers les plus considérables; ce sont surtout les maxima qui y sont élevés, probablement à cause de la moindre humidité relative de cette île.

La température de l'eau de la mer a un peu diminué à Colon, où elle est de 26° 6 au lieu de 26° 7, et augmenté davantage à Naos, où elle est de 25° 2 au lieu de 24° 9.

L'humidité a un peu diminué dans les trois stations, ce qui correspond à la diminution des pluies. Toutefois, à Gamboa, il a plu un peu plus qu'en août, ce qui n'a pas empêché l'humidité moyenne de baisser un peu. Suivant la règle, la quantité de pluie va en diminuant de Colon à Naos.

Le Chagres a éprouvé dans son niveau bien des variations. Les mouvements les plus accentués ont eu lieu du 23 au 25. A Gamboa, le fleuve a monté de 2m 85, le 23 entre 3 heures du soir et minuit ; le 24, à 2 heures du soir, il avait baissé de 2m 35, lorsqu'il s'est remis à monter de 3m 15 jusqu'au 25, à 3 heures du matin ; il descendait ensuite de 2m 85 pendant les douze heures suivantes, pour remonter encore un peu. Les mouvements ont été à peu près les mêmes à Bohio-Soldado. Mais dans cette dernière station, du 1er au 4, le fleuve a eu quelques mouvements un peu accentués, dont l'amplitude est allée jusqu'à 1m 60, tandis qu'à Gamboa les oscillations étaient beaucoup moindres.

Le régime du vent est resté le même qu'en août. Le vent est toujours faible, surtout à Colon et Gamboa, et varie en direction du jour à la nuit.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m10	0m 40	0m 39
Naos.................	0 04	5 84	5 71

Ces mouvements, comme toujours, ne présentent rien d'anormal. Ceux de Naos ont eu lieu les 9 et 10 septembre, c'est-à-dire un peu après la nouvelle lune du 8.

Octobre 1885

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'octobre 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	21°8	34°6	28°1	88 9	203mm 3	19
Gamboa..	20 0	34 4	26 6	86 4	237 1	23
Naos.....	21 4	34 6	27 4	85 8	252 4	14
Totaux.	63 2	103 6	82 1	261 1	692 8	56
Moyennes	21 1	34 5	27 4	87 0	230 9	19

La température moyenne de l'Isthme est restée presque la même qu'en septembre, 27°4 au lieu de 27°5 ; mais il y a eu augmentation sensible à Colon et diminution sensible à Naos, ce qui provient probablement de la petite quantité de pluie tombée à Colon et de la grande quantité tombée à Naos, eu égard du moins aux conditions habituelles de la saison. Les maxima journaliers de la température ont été à peu près les mêmes dans les trois stations, mais les minima ont été plus faibles à Gamboa qu'à Colon et Naos.

La température moyenne de l'eau de la mer est restée la même qu'en septembre à Colon et à peu près aussi à Naos ; elle est de 26°6 à Colon, 25°0 à Naos.

L'état hygrométrique a augmenté sensiblement dans tout l'Isthme. A Colon, cette augmentation provient évidemment d'une augmentation dans la quantité absolue de vapeur d'eau, tandis qu'à Naos, où elle n'est pas moindre que 2, 4, elle provient à la fois de l'augmentation des pluies et de l'abaissement de la température.

La quantité de pluie tombée dans tout l'Isthme s'est maintenue dans des limites modérées, eu égard à la saison. Elle est, suivant ce qui s'était déjà présenté en 1884 à la même époque, assez considérable à Naos, relativement aux mois

précédents, et comme elle est assez faible à Colon, il en résulte ce fait absolument extraordinaire, que c'est à Naos qu'il est tombé le plus d'eau et à Colon le moins. Il n'y a eu, du reste, nulle part une chute d'eau un peu remarquable.

Le Chagres a eu, dans ce mois, quatre crues qui, à Gamboa, n'ont pas dépassé chacune 1 m. 50 d'élévation. Mais à Bohio-Soldado, l'une d'elles, la troisième, a été plus importante, car le niveau du fleuve s'est élevé de 2 m. 65, entre le 14 à 9 heures du matin et le 15 à 8 heures du soir; il s'est ensuite abaissé presque régulièrement de 2 m. 30 jusqu'au 18 à 6 heures du soir, heure à partir de laquelle il a remonté un peu pour s'abaisser encore davantage.

Le régime du vent n'a rien présenté de particulier. Ce sont toujours des brises, variables suivant les lieux et suivant les heures, qui se font sentir dans tout l'Isthme. Suivant l'habitude, elles sont plus fortes à Naos que dans les deux autres stations, surtout qu'à Gamboa.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon...............	0m 05	0m 35	0m 36
Naos...............	0 15	5 75	5 62

Ces mouvements, à Naos, ont eu lieu le 9 octobre, soit le lendemain de la nouvelle lune.

LE VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Extrait du « Soir. »

SUITE ET FIN DU JOURNAL DE NOTRE CORRESPONDANT

A bord du « Washington », 6 mars.

Nos premières journées de mer sont occupées à revoir et à mettre en ordre les notes que chacun de nous a prises dans les visites des chantiers du canal de Panama.

La plupart des conversations portent naturellement sur l'ensemble des observations faites, sur les impressions recueillies sur place, tant au point de vue de la situation actuelle des travaux qu'au point de vue des progrès attendus et de l'achèvement définitif.

Aucun des voyageurs ne dissimule l'étonnement éprouvé en constatant la puissance et l'importance extraordinaire des moyens accumulés dans l'isthme pour le creusement du Canal.

Il était difficile de se rendre compte exactement de cette organisation gigantesque, d'apprécier sainement l'effort fait et les résultats acquis actuellement *sans avoir vu.* Cette inspection approfondie sur tous les chantiers, dans tous les magasins et ateliers, appuyée des explications les plus développées, fournies par des ingénieurs autorisés, des entrepreneurs instruits par l'expérience, nous a mis à même non seulement de mesurer la partie réalisée du programme de la Compagnie, mais encore de vérifier l'exactitude des prévisions pour l'exécution de la dernière partie de la tâche.

Sur toute la longueur du Canal, les travaux sont poussés avec activité. Dans les deux sections de Colon et de Panama, les dragues n'ont plus qu'à élargir et approfondir la voie; les deux nouveaux ports établis par la Compagnie sur l'Atlantique et le Pacifique sont dans la période d'achèvement.

Dans la région centrale de l'isthme, où se trouve la partie la plus ardue matériellement de l'entreprise, le creusement est en pleine attaque ; le terrain est préparé partout pour la mise en activité de la totalité des machines colossales, excavateurs, transporteurs, qui doivent poursuivre sans interruption l'extraction des déblais.

Les altitudes extrêmes sont écrêtées, la tranchée est ouverte à toute largeur, les mines font leur œuvre de désagrégement dans la roche. Les nombreuses dérivations du Chagres, de l'Obispo, du Gatuncillo et du Rio-Trinidad vont être achevées et pourront servir, presque toutes, dans la prochaine saison pluvieuse, à faire écouler le trop-plein des crues, assurant les chantiers contre le risque d'inondation et garantissant, par conséquent, la continuation régulière des travaux.

Enfin, l'existence d'un réseau complet de voies d'accès, de décharge, de garage, de raccordement avec le chemin de fer de Colon à Panama fournit les facilités de circulation nécessaires pour le fonctionnement du matériel à l'œuvre et la mise en action du complément des engins et machines prévus pour l'excavation du canal.

Tel est le point positif auquel la Compagnie est arrivée au commencement de la présente campagne qui inaugure la troisième phase de l'entreprise, celle de l'achèvement.

Le plus fort est fait aujourd'hui : il n'y a plus — une fois tout le matériel mécanique en place — qu'à laisser les machines et engins effectuer leur travail régulier, atteindre leur plein rendement, pour que le percement de la grande voie maritime interocéanique se réalise avec une précision mathématique. D'après l'estimation de notre compagnon, M. de Molinari, membre correspondant de l'Institut, l'outillage mécanique de la Compagnie de Panama représente une force agissante de 57,400 chevaux-vapeur, soit l'équivalent de 574,000 hommes.

Ces forces, au fur et à mesure de leur arrivée sur place, ont été employées jusqu'ici à mener à bien les deux premières phases de l'œuvre : les études, les travaux préparatoires. Désormais, elles pourront être exclusivement consacrées aux travaux définitifs et constituent un faisceau assez puissant pour que, ainsi que l'ont établi les ingénieurs, les travaux de dragages et les travaux à sec puissent être terminés en 1888.

En même temps que s'ouvre la période des opérations finales, des entrepreneurs représentant des associations de gros capitaux, connus par des entreprises considérables exécutées en France ou à l'étranger, et offrant, par conséquent, toutes garanties, ont conclu des contrats pour mener à terme différentes sections du Canal.

Tous ces contrats stipulent l'achèvement pour la fin de 1888, sauf celui de la Culebra, qui, pour parer à toute éventualité en raison de la nature spéciale, peut se prolonger jusqu'en juillet 1889.

Avec un personnel de 18 à 20,000 ouvriers à l'œuvre en ce moment sur toute la ligne et dont le nombre sera, sans doute, augmenté au fur et à mesure des besoins, avec l'outillage dont on connaît la puissance, tout est prévu pour l'ouverture du Canal de Panama en 1889, au plus tard.

Le cube extrait mensuellement s'est élevé dès le commencement de la présente campagne à environ 1,100,000 mètres cubes, de 600 à 700,000 qu'il atteignait dans les bons mois de l'année dernière, et ce résultat, il ne faut pas l'oublier, était obtenu pendant que l'effort principal portait sur l'immense organisation et la mise en train nécessaires.

Les ingénieurs et entrepreneurs du Canal pensaient, au moment de notre départ, que le rendement mensuel se maintiendrait cette année dans les environs d'un million de mètres par mois, puis atteindrait le double ou le triple l'année prochaine, et quadruplerait en 1888, ce qui assure l'achèvement en 1889.

Un certain nombre de ces ingénieurs ou de ces entrepreneurs ont travaillé au Canal de Suez, et ils nous rappelaient qu'à Suez, comme dans tous les chantiers de travaux en déblais, sur 75 millions de mètres cubes que comportait l'extraction totale du percement de l'isthme égyptien, les 50 derniers de mètres ont été enlevés dans les deux dernières années.

Ce qui reste à accomplir pour le percement de l'isthme américain n'est plus qu'un pur travail de machines, dont le

rendement peut être exactement déterminé. On peut donc dire, dès à présent — et c'est l'avis unanime, d'ailleurs, de la délégation que nous avons suivie, — que le Canal de Panama est fait, toutes les inconnues de ce problème colossal étant dégagées.

A vingt ans de distance, M. de Lesseps aura inauguré les deux plus grandes voies du monde, dont l'humanité sera redevable à ses larges vues et à son inébranlable persévérance : en 1869, le Canal de Suez ; en 1889, le Canal de Panama.

TITRES FRAPPÉS D'OPPOSITION

A LA DATE DU 14 SEPTEMBRE 1886

PARTS DE FONDATEURS

OPPOSITIONS sur dixièmes de parts de fondateurs

150 — 1414 — 5144 — 5861 — 6653 — 8201

ACTIONS

OPPOSITIONS sur coupons n° 1

(Echéance du 1er juillet 1881) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

303608 — 309583 — 309584

OPPOSITION sur coupon n° 2

(Echéance du 1er janvier 1882) de Certificat provisoire et nominatif d'action.

303608

OPPOSITIONS sur coupons n° 3

(Echéance du 1er juillet 1882) de Certificats provisoires et nominatifs d'actions.

16446 — 16447 — 16448 — 16449 — 16450 —
16451 — 16452 — 16453 — 16454 — 16455 —
16456 — 16457 — 16458 — 16459 — 16460 —
21837 — 21838 — 21839 — 21840 — 21841 —
21842 — 21843 — 21844 — 21845 — 21846 —
21847 — 21848 — 21849 — 21850 — 21851 —
21852 — 21853 — 21854 — 21855 — 21856 —
21857 — 21858 — 21859 — 21860 — 21861 —
21862 — 21863 — 21864 — 21865 — 21866 —
119333 — 139840 — 182198 — 184918 — 260265 —
260266 — 262368 — 262369 — 262370 — 262371 —
262372 — 262373 — 277431 — 279710 — 336668 —
336669 — 382336 — 382337 — 500801 — 500802 —
500803 — 500804 — 500805 — 500806 — 500807 —
500808 — 500809 — 500810 — 500811 — 500812 —
500813 — 500814 — 500815 — 500816 — 500817 —
500818 — 500819 — 500820 — 500821 — 500822 —
500823 — 500824 — 500825 — 505737 — 505738 —
526006 — 526007 — 526008 — 526009 — 567541 —
567542 — 567543 — 567544 — 567545 — 577481

OPPOSITIONS sur coupons n° 5

(Échéance du 1er juillet 1883) d'actions au porteur.

381827 — 381829 — 443823 — 443824 — 443825 —
443826 — 443827 — 443828

OPPOSITIONS sur coupons n° 6

(Echéance du 1er janvier 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 80039 — 87537 — 90746 —
90747 — 90748 — 90749 — 90750 — 90751 —
90752 — 90753 — 90754 — 90755 — 90756 —
98531 — 98532 — 102794 — 198838 — 216813 —
216814 — 326366 — 326367 — 326368 — 326369 —
326370 — 326371 — 326372 — 326373 — 326374 —
326375 — 418048 — 418049 — 418051 — 418052 —
427772 — 427773 — 427774 — 427775 — 427776 —
427777 — 427778 — 427779 — 427780 — 427781 —
427808 — 427809 — 427810 — 427811 — 427854 —
427855 — 427856 — 427857 — 427867 — 427868 —
427869 — 427870 — 427871 — 427911 — 427912 —
427913 — 427914 — 427915 — 427916 — 427917 —
427918 — 427919 — 427920 — 427921 — 427922 —
427923 — 427924 — 427925 — 427926 — 427927 —
427928 — 427929 — 427930 — 427931 — 427932 —
427933 — 427934 — 427935 — 427936 — 427937 —
427938 — 427939 — 427940 — 427941 — 427942 —
494434 — 494435 — 494436 — 494437 — 494438 —
494519 — 494520 — 529327 — 529328 — 529329 —
529330 — 529331 — 529332 — 529333 — 529334 —
529341 — 529342 — 529887 — 529888 — 529889 —
529905 — 529906 — 529907 — 529908 — 529909 —
529910 — 529911 — 531514 — 531515 — 531516 —
531517 — 531518 — 531519 — 531520 — 531521 —
531522 — 531523 — 531524 — 531525 — 531526 —
531527 — 531528

OPPOSITIONS sur coupons n° 7

(Echéance du 1er juillet 1884) d'actions au porteur.

79380 — 79381 — 102794 — 198838 — 216813 —
216814 — 508558 — 508559

OPPOSITIONS sur coupons n° 8

(Echéance du 1er janvier 1885) d'actions au porteur

42039 — 42040 — 42041 — 48791 — 94419 —
94420 — 94421 — 124276 — 124277 — 262685 —
492245 — 492246 — 492247 — 492248 — 492249

OPPOSITIONS sur coupons n° 9
(Echéance du 1er juillet 1885) d'actions au porteur.

124184 — 124185 — 237410 — 246034 — 535221 — 535222 — 535223 — 539726 — 539727 — 539732 — 539733 — 559559

OPPOSITIONS sur coupons n° 10
(Echéance du 1er janvier 1886) d'actions au porteur

46803 — 296071 — 296072 — 320602 — 320603 — 320604 — 320605 — 320606 — 320607 — 322974 — 323013 — 340667 — 506654 — 532155 — 532156

OPPOSITIONS sur coupons n° 11
(Echéance du 1er juillet 1886), d'actions au porteur

543658 — 543659 — 543660 — 543661 — 543662 543663 — 543664 — 543665 — 543666 — 543667 543668 — 543669 — 543670

OPPOSITIONS sur Actions au porteur.

13679 — 13680 — 15767 — 16362 — 21760 — 37698 — 37699 — 38715 — 38716 — 38717 — 38718 — 38719 — 38720 — 38721 — 38722 — 38723 — 40875 — 47207 — 76554 — 76555 — 76556 — 79126 — 79127 — 79128 — 79129 — 79130 — 79131 — 80795 — 80796 — 114812 — 144234 — 145716 — 193814 — 193815 — 193816 — 193817 — 193818 — 193819 — 193820 — 194199 — 241778 — 241779 — 270183 — 272672 — 272673 — 273112 — 273113 — 273127 — 273128 — 273129 — 273130 — 273131 — 296551 — 310727 — 310728 — 310729 — 310730 — 310731 — 310732 — 322313 — 322314 — 322315 — 322316 — 322317 — 325356 — 325357 — 327474 — 355741 — 359212 — 372814 — 372815 — 389525 — 389526 — 389527 — 389528 — 389529 — 389530 — 413594 — 413595 — 413596 — 413597 — 413598 — 413599 — 418270 — 418271 — 420890 — 446003 — 446004 — 447579 — 489822 — 489823 — 498473 — 498731 — 521432 — 521433 — 521434 — 521435 — 521436 — 521437 — 539964 — 539971 — 539975 — 546617 — 572239 — 572240

OPPOSITIONS sur Certificats d'inscription nominative d'actions.

1737 pour une action. — 2262 pour seize actions. — 3139 pour quarante actions. — 4059 pour quarante actions. — 4563 pour vingt actions. — 4660 pour quatre actions. — 4774 pour quatre actions — 5245 pour deux actions. — 5492 pour quatre actions. — 5950 pour une action. — 5985 pour cinq actions. — 6365 pour trois actions. — 8339 pour vingt-deux actions. — 8360 pour deux actions. — 8597 pour quatre actions. — 8684 pour une action. — 8800 pour deux actions. — 9063 pour une action. — 9289 pour cinq actions. — 10786 pour une action. — 11610 pour quarante-cinq actions. — 12626 pour une action. — 12928 pour deux actions. — 14738 pour une action. — 15549 pour six actions. — 15564 pour deux actions. — 16915 pour deux actions. — 18678 pour une action.

OBLIGATIONS 5 0/0

OPPOSITIONS sur coupons n° 3
(Echéance du 15 janvier 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

151462 — 224514

OPPOSITIONS sur coupons n° 4
(Echéance du 15 juillet 1884) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

126179 — 126180 — 193793

OPPOSITIONS sur coupons n° 5
(Echéance du 15 janvier 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

37067 — 102661 — 102662 — 102663 — 102664 — 102665 — 102666 — 102667 — 102668 — 102669 — 102670

OPPOSITIONS sur coupons n° 6
Echéance du 15 juillet 1885) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

30629 — 30630 — 30631 — 30632 — 81717 — 87057 — 87058 — 87059.

OPPOSITIONS sur coupons n° 7
(Echéance du 15 janvier 1886) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

153480 — 153481 — 153482 — 153483 — 153484 — 153485 — 170193 — 170194 — 170195 — 170196 — 170197 — 170198 — 170199 — 170200 — 170201 — 170202 — 170203 — 170204 — 170205 — 170206 — 170207 — 170208 — 170209 — 170210 — 170211 — 170212 — 194619

OPPOSITIONS sur coupons n° 8
(Echéance du 15 juillet 1886) d'obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur.

218385 — 218386 — 239826

OPPOSITIONS sur obligations de 500 fr. 5 0/0 au porteur.

1410 — 15955 — 15956 — 15957 — 15958 — 15959 — 15962 — 19579 — 19580 — 31528 — 31529 — 37183 — 37184 — 37185 — 44730 — 44731 — 52631 — 52864 — 80233 — 80483 — 80484 — 90366 — 108166 — 129495 — 129496 — 147456 — 147457 — 147458 — 147459 — 147460 — 147461 — 154562 — 154563 — 154564 — 170709 — 170710 — 170711 — 177351 — 177352 — 191789 — 191790 — 191791 — 191792 — 191793 — 202679 — 203984 — 205418 — 234132 — 234133 — 240639 — 240640 — 240641 — 240642 — 244293 — 247295 — 248373 — 248374 — 248375

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 5 0/0.

154 pour une obligation. — 1607 pour dix obligations. — 1637 pour vingt et une obligations. — 2506 pour quatre obligations.

OBLIGATIONS 3 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires.

10896 — 15452 — 33789 — 48861 — 49254 — 52340 — 99826 — 116968 — 119826 — 158903 — 158904 — 158905 — 182457 — 229397 — 229398 — 232515 — 240674 — 240675 — 245698 — 246788 — 255351 — 259220 — 261769 — 261770 — 261771 — 261772 — 261773 — 261774 — 261775 — 261776 — 261777 — 261778 — 261779 — 261780 — 261781 — 261782 — 261783 — 261784 — 261785 — 264635 — 264814 — 270641 — 270642 — 270643 — 270644 — 270649 — 299413 — 302609 — 302610 — 351375 — 351376 — 397072 — 397073 — 397074 — 397075 — 397076 — 397077 — 397078 — 397079 — 397080 — 397081 — 413098 — 413099 — 415188 — 415189 — 417775 — 417776 — 425643 — 435043 — 435044 — 435045 — 435046 — 435047 — 478222 — 478223 — 478224 — 478225 — 496381 — 496382 — 496383 — 496384 — 516626 — 516627 — 516628 — 516629 — 516630 — 516631 — 516632 — 516633 — 583840

OPPOSITIONS sur coupons n° 1 (Echéance du 15 octobre 1885) d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

229192 — 457152 — 457153 — 457154 — 457155 — 457156 — 457157 — 457158 — 457159 — 457160 — 457161 — 485435

OPPOSITIONS sur coupons n° 2 (Echéance du 15 octobre 1885) d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur.

434.531 — 434.532 — 434.533 — 434.534 — 434.535 434.536 — 434.537 — 434.538 — 434.539 — 434.540 434.541 — 434.542 — 434.543 — 434.544 — 434.545 434.546 — 434.547 — 463.699 — 463.700 — 463.701 463.702 — 463.703 — 463.704 — 463.705 — 463.706 463.707 — 463.708 — 463.709 — 463.710 — 463.711 463.712 — 463.713 — 463.714 — 463.715 — 463.716 463.717 — 463.718 — 463.719 — 463.720 — 463.721 463.722 — 463.723 — 463.724 — 463.725 — 463.726 463.727 — 463.728 — 505.716 — 505.717

OPPOSITION sur coupon n° 3 (Echéance du 15 avril 1886) d'obligation 500 fr. 3 0/0 au porteur.

103.986

OPPOSITIONS sur coupons n° 4 (Echéance du 15 octobre 1886 d'obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur)

349542 — 349543 — 349544 — 349545 — 349546 — 349547

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 3 0/0 au porteur (Titres définitifs)

22136 — 22137 — 23591 — 23592 — 23593 — 23594 — 23595 — 23596 — 23597 — 23598 — 23599 — 23600 — 28037 — 28056 — 34938 — 92755 — 110127 — 110128 — 110129 — 110130 — 110131 — 110132 — 114244 — 114245 — 114246 — 114247 — 114248 — 114249 — 114250 — 114251 — 114252 — 114253 — 114254 — 114255 — 114256 — 114257 — 114258 — 153265 — 153266 — 153267 — 153268 — 153269 — 153270 — 153271 — 153272 — 153273 — 153274 — 168741 — 171741 — 171742 — 171743 — 171744 — 171745 — 171746 — 171747 — 171748 — 171749 — 171750 — 171751 — 171752 — 208076 — 208077 — 208078 — 208079 — 212863 — 212864 — 212865 — 212866 — 212867 — 267363 — 267364 — 294741 — 294742 — 294743 — 294762 — 340981 — 340982 — 340983 — 340984 — 340985 — 340986 — 340987 — 340988 — 419133 — 419134 — 509063 — 509065 — 509066 — 509067 — 509069 — 515077 — 518371 — 518372 — 518373 — 532297 — 532298 — 532299 — 532300 — 532301 — 532302 — 532303 — 532304 — 532305 — 532306 — 574010 — 576504 — 576505 — 576506 — 576507 — 576508

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 3 0/0.

455, pour une obligation. — 4254, pour dix obligations.

OBLIGATIONS 4 0/0

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

13102 — 19944 — 19945 — 19946 — 19947 — 19948 — 19949 — 19950 — 19951 — 19952 — 19953 — 19954 — 19955 — 19956 — 19957 — 19958 — 19959 — 19960 — 19961 — 19962 — 19963 — 30453 — 30454 — 30455 — 33731 — 33732 — 87365 — 87366 — 87367 — 87865 — 87866 — 94396 — 94397 — 102737 — 110924 — 115999 — 116000 — 135528 — 149339 — 149340 — 151176 — 151177 — 153794 — 170681

OPPOSITIONS sur coupons n° 1 (Echéance du 1er avril 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

1189 — 1190

OPPOSITIONS sur coupons n° 2 (Echéance du 1er octobre 1885) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur.

20286 — 35278 — 35279 — 35280 — 35281 — 35282 — 41513 — 41514 — 41515 — 41516 — 41517 — 41518 — 41519 — 42498 — 49005 — 49006 — 49007 — 49008 — 49009 — 49010 — 49011 — 49012 — 49013 — 49014 — 49015 —

59254 — 59255 — 59256 — 59257 — 95813 — 95814 — 95815 — 95816 — 95817 — 95818 — 95819 — 130999 — 131000 — 131001 — 133230 — 133231 — 139892 — 139893 — 139894 — 139895 — 139896 — 139922 — 139923 — 139924 — 139925 — 139926 — 139927 — 139928 — 139929 — 155870 — 155871 — 157495 — 164456 — 164457 — 164458 — 164459 — 165534 — 165535 — 165536 — 169023 — 169024 — 169025 — 169026 — 169027 — 187998 — 187999 — 188000 — 188001 — 188002 — 188003 — 188004 — 188005 — 188006 — 188007 — 193033 — 200492 — 200493 — 200494 — 200495 — 200496 — 200497 — 200498 — 200499 — 200500 — 200501 — 210221 — 210222 — 210223 — 210224 — 218836 — 218837 — 218838 — 218839 — 229658 — 229659 — 229660 — 240941 — 240942 — 240943 — 243158 — 243159 — 243160 — 266208 — 266209 — 266210 — 266211 — 266212 — 266213 — 266214 — 266215 — 266216 — 266217 — 266218 — 266219 — 266220 — 266221 — 266222 — 266223 — 266224 — 266225 — 266226 — 226227 — 291163 — 291164 — 291506 — 291507

OPPOSITIONS sur obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur (Titres définitifs).

5187 — 5188 — 5189 — 27349 — 27350 — 27351 — 27352 — 27403 — 27421 — 27422 — 71792 — 107940 — 107941 — 107942 — 107943 — 107944 — 107945 — 107946 — 107947 — 107948 — 107949 — 157126 — 157127 — 157128 — 157129 — 157130 — 157131 — 157132 — 157133 — 157134 — 157135 — 187639 — 187640 — 197318 — 202963 — 218890 — 218891 — 218892 — 218893 — 218894 — 222166 — 222167 — 222168 — 234589 — 234590 — 234591 — 238047 — 238048 — 238049 — 238050 — 238051 — 238052 — 238053 — 238054 — 249824 — 253783 — 253784 — 253785 — 253786 — 292074 — 292075 — 292076 — 292077 — 292078 — 292079 — 292080 — 292081 — 292082 — 292083 — 292084 — 292085 — 292086 — 292087 — 292088 — 292089 — 292090 — 292091 — 292092 — 292093 — 292106 — 292107 — 292108 — 292109 — 292110 — 292111 — 292112 — 292113 — 292114 — 292115 — 292116 — 292117 — 292118 — 292119 — 292120 — 292121 — 292122 — 292123 — 292124 — 292125 — 308044 — 328873 — 428874

OPPOSITIONS sur coupons nº 4

(Echéance du 1er octobre 1886) d'obligations 500 fr. 4 0/0 au porteur

6240 — 6241 — 240899 — 240900 — 240901 — 240902 — 243585

OPPOSITIONS sur certificats d'inscription nominative d'obligations 500 fr. 4 0/0

1708 pour 6 obligations. — 1144 pour 1 obligation.

OBLIGATIONS NOUVELLES

OPPOSITIONS sur obligations provisoires

14367 — 18468 — 68601 — 68602 — 68603 — 114748

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 13 Septembre 1886.

Opp. 475. — Sur un coupon nº 8 (échéance du 15 juillet 1886), d'obligation 5 0/0 au porteur nº 239.826.

Opp. 476. — Sur deux obligations 500 fr. 5 0/0 au porteur, nºs 177.351 et 177.352.

Opp. 477. — Sur 40 obligations 4 0/0 au porteur, nºs 292.074 à 292.093 et 292.106 à 292.125.

Opp. 478. — Sur deux obligations nouvelles provisoires, libérées de 100 francs, nºs 14.367 et 18.468.

Opp. 479. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 4 0/0, nº 1.144 pour trois obligations.

Opp. 480. — Sur 6 coupons nºs 4 et 5 (échéances des 15 octobre 1886 et 15 avril 1887) d'obligations 3 0/0 au porteur nºs 349.542 à 349.547, et 6 coupons nºs 4 et 5 (échéances des 1er octobre 1886 et 1er avril 1887), d'obligations 4 0/0 au porteur, nºs 6.240 et 6.241 ; 240.899 à 240.902.

Opp. 481. — Sur 10 obligations 3 0/0 au porteur, nºs 153.265 à 153.274.

Opp. 482. — Sur deux obligations nouvelles provisoires libérées de 100 francs : nºs 227499 et 227500. — Sur trois obligations nouvelles libérées : nºs 300390 à 300392.

Opp. 483. — Sur un coupon nº 4 (échéance du 1er octobre 1886), d'obligation 4 0/0 au porteur, nº 243.685.

Opp. 484. — Sur deux actions au porteur, nºs 296.551 et 327.474.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 Septembre 1886.

Opp. 216. — Sur une action au porteur nº 491.668.

Opp. 457. — Mainlevée définitive sur 14 actions au porteur, nºs 316.025 — 316.027 — 495.158 — 559.550 — 551.158 147.005 — 199.720 — 273.206 — 273.207 — 440.297 — 467.053 — 467.054 — 440.298 — 440.299 et sur une obligation 5 0/0 au porteur nº 217.041.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 SEPTEMBRE 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		ACTIONS	OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT	A TERME	500 francs (1)	5 p. 100	3 p. 100	4 p. 100	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS.	100 FR. PAYÉS TITRE PROVIS.
1	395 396.25 397.50 395 397.50	en liq. : ... au 31 : 396 25	396.25 397 50 398.75	320 322 328.50 320	210 210,25 211	256.50 257 257.50 257.75 256.50 257.25	435 434 435	408 406 408	425 425.50 425
2	395 396.25 397.50 396.25 397.50 396.25	en liq. : 396.25 au 15 : 395	400 402 50 400 398.75 396.25 395 396.25	320 319 320 321	210 211 209 210	257 257.50 258	435 434 435	410 408	425.50 425
3	396.25 395 396.25 397.50	en liq. : ... au 15 : 397.50	402.50 405	323.50 321	211 212 213 215 212	258 259 260	435 437 433 439 437	409 408 406	425 425.50 425
4	396.25 395 397.50 396.25 395 396.25	en liq. : .. au 15 : 397.50	401.25 398.75 395 400	323.50 323 322,50	211 212 213 214	260 259	437 435	407	425.50 425 424.50 424 424 75
5	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6	393.75 392.50 391.25 392.50 393.75 392.50	en liq. : ... au 15 : 395	397.50 398.75	323.50 323	213 214 214.50	260 259 260	437 436	407 408	423.75 424 424.25
7	390 388.75 387.50 390	en liq. : ... au 15 : 390	395 390	323 321.25 320	214.50 214.75 215 214.50	259 258.75 258.50 258.25 258	435 435.25 435.50 435.75 436 436.25 436.50	410 411 412.50 410	424 424.25
8	390 391.25 392.50 393.75 395 393.75 392.50	en liq. : ... au 15 : 388.75	395 392.50 393.25	322 322.50 323 325	204 214.50 214 213.50	260 261 262 263	436 436 50 436.75 437	409 408.50	424 423 423.25 423
9	390 391.25 392.50 391.25	en liq. : ... au 15 : 392.50	395 397.50	324 322.50 321 322	213 212.50 213.25	260	437 436 435	408.50 406 408.50 407,50	423.50 422 422.50 422 422.50 423 423.50
10	391.25 390 388.75 390	en liq. ... au 15, 392.50	»	321.25 320.50 320 317.50 315 320	213 212 214 212	263 264 265 263	437 438 439 437 436 435	406.50 407 407.50 408	423 422.50 421.50 422 421 422 421.75
11	386.25 385 386.25 387.50 386 25 385	en liq. : ... au 15, 387.50	390 391.25 390 388.75 387.50 386.25 385	321 322	214 215	261 262 260 262	439 438 436 435.50 435.25 435 438 439 435 436	406 403	420 419
12	»	»	»	»	»	»	»	»	»
13	386 25 385 387 50 385 383.75 385 386.25	en liq. : ... au 15, 386.25	395 390 386.25 387.50	320	214	260 259	438.50	407 403 403 402.50 401	419.50 419 418.75 418 417 50 417 416 416 50 416 415 416
14	382.50 381.25 383.75 385 386.25 387.50 383.75 385	en liq. : ... au 15, 382.50	385 382.50 380 385	320 321.75	212 212.25 212.50 212 75 213	259 259.25 259 50 260 261 260	435.50 435	401 403 400 399 398 397 400 397.50	415 412.50 411.25 410.50 410.25 410

(1) En exécution de l'article 6 des statuts de la Compagnie universelle du canal interocéanique, il a été attribué à la Société civile, bénéficiaire de la loi colombienne de concession de ce canal, 10,000 actions entièrement libérées, délivrables après le versement d'un capital total de 500 millions de francs.

Aux termes de cet article, après l'appel du troisième quart sur les actions, cette Société civile a été mise en possession de ces 10,000 actions, qui figurent à la cote du cours officiel de nos titres, que publie le *Bulletin*, sous la rubrique de : « *Actions de 500 francs.* »

Ces actions, bien qu'elles soient entièrement libérées, n'ont droit, pendant la période de construction du canal, à un intérêt de 5 0/0 que sur le montant du capital appelé sur les actions souscrites par le public, c'est-à-dire, en ce moment, sur 375 francs.

7e Année. — Numéro 171. Vendredi 1er Octobre 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS DE 500 FR. 4 0/0

TROISIÈME TIRAGE — 15 SEPTEMBRE 1886
844 OBLIGATIONS

Le troisième tirage des Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mercredi 15 septembre 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 844 Obligations, dont 436 de la 1re série (nos 1 à 387,387) et 408 de la 2e série (nos 387,388 à 750,000), comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

PREMIÈRE SÉRIE

49.701	à	49.750	50
159.401	à	159.436	36
164.751	à	164.800	50
165.351	à	165.400	50
251.351	à	251.400	50
252.651	à	252.700	50
268.501	à	268.550	50
288.701	à	288.750	50
300.351	à	300.400	50
			436

DEUXIÈME SÉRIE

404.351	à	404.400	50
484.801	à	484.850	50
511.501	à	511.550	50
527.101	à	527.150	50
563.801	à	563.850	50
571.401	à	571.408	8
655.651	à	655.700	50
685.901	à	685.950	50
740.951	à	741.000	50
			408

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 1er octobre 1886, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 4 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

101.634 — 259.708 — 306.320 — 306.324 — 306.325 — 306.330 — 306.331 — 306.332 — 306.333 — 306.334 — 306.335 — 306.336 — 306.337 — 306.338 — 306.339 — 306.340 — 306.344 — 306.347 — 306.348 — 306.349

OBLIGATIONS NOUVELLES

1er Tirage.

1,000 OBLIGATIONS

Le premier tirage des *obligations nouvelles* aura lieu le vendredi 15 octobre prochain, à une heure de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1,000 obligations, qui seront remboursables à dater du 15 novembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des verse-

ments qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des obligations nouvelles *que les obligations qui, le* 15 *octobre, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, ne pourraient naturellement pas participer aux avantages du tirage.*

*Les porteurs d'*Obligations nouvelles libérées de 200 francs *dont les titres sortiront au tirage du* 15 *octobre, recevront* 1000 *francs par obligation sortie, sous déduction de la somme de* 250 *francs non appelée et non versée.*

Les Obligations nouvelles entièrement libérées *qui sortiront au tirage seront remboursées à* 1000 *fr. chacune.*

Le Conseil d'administration — en vue de favoriser le plus grand nombre possible de porteurs des *Obligations nouvelles,* — a décidé que le tirage public de ces titres se ferait par unités, c'est-à-dire que les 1000 obligations à sortir de la roue seront extraites *une* à *une*.

OBLIGATIONS 3 0/0

Paiement du 4me coupon

Les porteurs d'obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 4 (de 7 fr. 50) échéant le 15 octobre 1886, sera payé à partir du vendredi 13 octobre, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit,* par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 047, *impôts déduits,* par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Southampton le 23 Septembre, par le paquebot Para.

M. Renauld (Aimé-Désiré), médecin,

LES TRAVAUX

Les rapports sur la marche des travaux de percement du Canal pendant le mois de juillet 1886, viennent de parvenir à l'administration.

En publiant, dans le *Bulletin* du 1er septembre dernier, le télégramme donnant le cube extrait en juillet, nous faisions connaître les causes prévues de la diminution constatée pendant cette période, telles qu'elles avaient été sommairement indiquées dans les dépêches du directeur des travaux. Les rapports dont nous donnons ci-dessous l'analyse confirment ces premières explications et permettent de compter sur les prévisions relatives à la moyenne du cube mensuel pour l'année 1886.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — La drague *Lesseps,* arrêtée le 11 juin pour les réparations importantes décidées, n'a pas été remise en marche en juillet; ces réparations ont été poussées activement.

Entreprise *Jacob.* — Le travail de la drague n° 5 s'est effectué, dans le courant de juillet, entre les profils E F et 15,0, pour creuser un chenal de 9m00 de profondeur devant rattacher les grands fonds de Folk's River avec ceux de l'entrée du port.

Malgré quelques réparations effectuées à la chaudière, à la pompe d'alimentation et au treuil de papillonnage de cet appareil, réparations qui ont occasionné des arrêts de peu de durée, la profondeur du dragage a été de 8 à 9 mètres, le papillonnage a varié entre 45, 65, 70 et 75 mètres; l'avancement a été de 198m75 et le cube produit de 56.756m³ 600.

La drague n° 8, qui avait repris son travail à partir du 26 juin, a continué en juillet entre les profils 0k180 et 0k200. Elle a ensuite dragué pour la rectification du premier coude en remplacement de la drague *Lesseps* et a avancé jusqu'au profil F.

La profondeur du dragage a varié entre 4 et 6 mètres, et la largeur du papillonnage a été successivement de 35, 40 et 52m50; l'avancement total a été de 159m75, et le cube produit de 39.898 mètres.

La drague n° 2 a d'abord travaillé entre les profils 23 X et 25 Z, puis a été amenée au profil O R pour y exécuter le chenal à établir entre le port et le bassin de Radoub; au 25 juillet, elle était arrivée au profil 3 R. Elle a dragué entre 3m45 et 3m63 de profondeur, avec un papillonnage de 35 mètres de largeur; son avancement a été de 76m, et le cube produit de 11.015m³ 694.

Ces deux derniers engins (dragues n° 8 et n° 2) ont produit la somme de travail relatée ci-dessus en dépit de divers arrêts nécessités par les réparations inhérentes à leur fonctionnement dans un terrain obstrué par des racines et des blocs de corail, réparations qui rentrent dans les prévisions normales.

L'entreprise *Poppadopulo*, chargée, dans la section de Christophe-Colomb, de la dérivation du Chagres, rive gauche, a extrait dans le courant de juillet 6.745 mètres cubes.

Les travaux *en régie* effectués en juillet comprennent la fourniture d'eau nécessaire aux locomotives, à la scierie, au campement, etc. ; la pose et le relevage des voies ; le chargement et le déchargement de tous les matériaux utiles aux travaux de la section ; les réparations à l'outillage et au matériel, etc.

La carrière de Bohio-Soldado a fourni à la section de Christophe-Colomb 51 cars de pierre, dont 4 cars de tablettes pour le bassin de Radoub et 47 cars de petite pierre ou de moëllons.

La carrière de Monkey-Hill a fourni 402 cars dont 320 de pierre et 82 de terre. La pierre a servi à l'empierrement du nouveau quartier de Folk's River, et la terre a été employée à divers remblais.

Au bassin de Radoub, où les travaux d'approfondissement ont été commencés en juin, les talus, à la fin de juillet, étaient complètement dressés.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *N. Appleton* a travaillé à l'avancement dans la dérivation du Gatuncillo en allant vers Bohio ; la profondeur du dragage a été de trois mètres et le papillonnage de trente quatre mètres. Cette drague a produit un cube de 36.268 ^{m3} 360.

La drague *M. A. Slaven*, qui avait continué ses réparations en juin et dans la première quinzaine de juillet, a repris son travail le 16, avançant dans le canal dans la direction de Bohio, et a fourni une extraction de 7.784 ^{m3} 200.

La drague *City of Paris* a continué les quelques redragages à exécuter dans le Canal derrière le village de Gatun, entre les kilomètres 9 et 7, avec un cube d'extraction de 34.403 ^{m3} 100.

Cette drague sera menée prochainement à l'extrémité de la dérivation du Gatuncillo, côté de Bohio, pour y commencer l'excavation de cette dérivation.

La drague *J. Dingler*, qui devait entreprendre en juillet le dragage de déblais de la butte de la Dynamite a eu, à subir au préalable, des réparations importantes à la chaîne des godets et n'a dû reprendre son travail que le 1er août.

La drague *H. B. Slaven*, partant du kilomètre 6 ^{k} 200 dans la direction de Gatun, a continué l'approfondissement du Canal, effectuant un cube de 100.887 ^{m3} 800.

La drague *City of New-York* qui a subi en juillet 16 jours d'arrêt, pour réparations au cavalier rive droite établi devant elle, a avancé néanmoins de 141 ^{m} dans la direction de Bohio, avec un papillonnage de quarante-trois mètres et un cube de 25.086 ^{m3} 580.

La drague n° 4, de l'entreprise *Jacob*, a été arrêtée également pendant 15 jours, pour réparations aux clapets et au remorqueur. Elle a produit un cube de 12.938 ^{m3} 750.

A la butte de la Dynamite le travail ayant pour objet de désagréger la roche à coups de mine a été bien exécuté. Les débris peuvent être maintenant enlevés à la drague.

Bohio-Soldado

L'entreprise *Tanguy* a produit en juillet un cube d'extraction de 15.039 ^{m3} soit près du double de celui produit en juin, qui était de 7.617 ^{m3}.

L'entreprise *Jacob* a fourni 5.312 ^{m3}, soit 119 ^{m3} de plus qu'en juin, malgré les fortes pluies qui ont fréquemment interrompu la marche des travaux.

L'entreprise *Trottet* s'est occupée exclusivement, en juillet, du barrage de l'Agua-Salud en vue de l'entraînement des déblais par les fortes eaux.

Le cube extrait par l'entreprise *Artigue et Sonderegger* s'est élevé à 19.234 ^{m3}.

L'entreprise *Nercam*, qui a soumissionné les travaux de dérivation du Chagres (rive droite du Canal) du kilomètre 23 au kilomètre 26, a commencé le 15 juillet son attaque sur trois points différents : aux buttes du centre, près de la grande butte Artigue et Sonderegger, puis à chaque extrémité à Bohio et à Buena-Vista. Ce travail, mené activement, a produit dans la moitié du mois 9.220 mètres cubes. Le campement de Buena-Vista va être commencé. Son emplacement est déjà débroussaillé et nettoyé.

Tavernilla

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* a mis en place les nouveaux excavateurs système Lebrun et Demange et Sarthe ; on achevait de monter les transporteurs pour continuer l'excavation entre les kilomètres 31 et 32, et le rapport prévoit la reprise de ces travaux pour le milieu du mois d'août.

Au kilomètre 30 le montage des excavateurs Lebrun était presque terminé. La voie nouvelle du kilomètre 29 était achevée, ainsi que les raccordements avec les divers chantiers, et les baraquements d'ouvriers. — L'entreprise *Buchet*, bien qu'elle ne puisse, vu la saison des pluies et la nature argileuse du sol, se servir en ce moment de son gros matériel, continue néanmoins à travailler.

Les travaux en *régie* ont consisté, pendant le mois de juillet, dans le nettoyage et l'entretien de l'axe du Canal et des dérivations, le remplacement des piquets de repère avariés, l'entretien du campement, etc.

San Pablo

Le mois de juillet a été marqué par une augmentation très sensible dans le cube des déblais exécutés entre les points 34,600 et 36 par l'entre-

prise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* Ces travaux sont poussés avec activité et toutes les mesures ont été prises pour faire progresser de plus en plus l'avancement du travail. — Un nouveau chantier va être installé au point 37 sur la partie de l'entreprise *Métivier et Rochet* déjà approfondie à la cote 12.

« Tout fait espérer, dit le rapport, que le mois d'août produira un cube supérieur à celui de juillet ». Cette prévision s'est réalisée puisque le télégramme donnant le cube d'août et publié dans le *Bulletin* du 15 septembre, constate, pour la section de San Pablo, une augmentation de 16.000 mètres cubes sur le mois de juillet, qui est déjà en progrès de 14.000 mètres sur le mois précédent.

L'entreprise *Beveraggi* a terminé le wharf sur la rive droite du Chagres dont la construction lui avait été confiée et qui facilitera l'accès du matériel de l'entreprise *Métivier* et *Rochet*.

Gorgona

Continuation du travail d'excavation sur les chantiers de Juan Grande et de la grande Boucle par l'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* Toutes les constructions du baraquement de l'entreprise à Gorgona sont à peu près terminées. — Les travaux d'excavation de l'entreprise *Beveraggi* se poursuivent activement entre les kilomètres 38.800 et 40.

Matachin

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* a ouvert en juillet, comme l'annonçait le rapport de juin, un nouveau chantier entre les kilomètres 42 et 43. L'installation s'est faite rapidement et le travail est mené avec une grande activité.

Le travail en *régie* exécuté pendant le mois de juillet comprend la canalisation et l'entretien du campement, l'entretien et les réparations des immeubles, la pose des bornes d'implantation et de nivellement sur différents points du Canal et des dérivations, etc.

Obispo

Les travaux de l'entreprise *Bona* ont suivi en juillet leur marche régulière. Le cube a été de 10.382^{m3}, en roche dure. — L'entreprise *Bonafous*, tout en continuant ses extractions, s'est occupée de la réfection des voies ferrées, qui commencent à devenir très satisfaisantes.

Emperador

Malgré la gêne causée par la saison des pluies, les travaux se sont poursuivis sans incident sur les chantiers de la *Société de travaux publics et de constructions*, dits des Petites Chutes, de la Cunette, du Cerro et du Lirio.

Culebra

Le *Bulletin* du 15 septembre a fait connaître comment la réorganisation de ce chantier, pour l'installation des entrepreneurs français intervenant, devait amener, forcément, un ralentissement momentané du cube.

Paraiso

Le cube extrait en juillet est en progression sur les trois mois précédents.

L'entreprise *Carcenac* opérant du kilomètre 58.569 au kilomètre 59.417 a utilisé 1 excavateur, 4 locomotives, 45 grands wagons et 78 wagonnets.

L'entreprise *Sainson et Noyé* a fait fonctionner en moyenne 53 wagonnets et 96 hommes.

L'entreprise *Gros*, chargée des ouvrages d'art, a continué ses travaux autant que le permettait la saison pluvieuse.

Corozal

L'entreprise *Baratoux, Letellier et Cᵉ* a employé en moyenne, en juillet, 43 wagonnets et 227 ouvriers.

En *régie*, on a donné tous les soins nécessaires aux montures, aux bateaux de service et aux immeubles, et on a maintenu en bon état les voies et voiries du campement.

La Boca

Les travaux de prolongement de la route de Panama à la Boca (tâche *Vignolo*) ont été terminés dans le courant de juillet, malgré le mauvais temps.

L'entreprise *Baratoux, Letellier et Cᵉ* a poursuivi les dragages dans la baie de Panama, avec les dragues n°s 6 et 19. La drague n° 6 a continué le creusage d'un chenal vers le large. L'avancement pendant le mois a été d'environ 450 mètres, et le cube exécuté est de 53,020^{m3}. La drague n° 19, arrivée le 3 juillet au kilomètre 72.360, près d'un des câbles télégraphiques, a pris position au kilomètre 72 environ, draguant vers la Boca. Le travail marche normalement.

En *régie*, la levée du plan complet de la Boca a fait de rapides progrès. Ce travail a dû, selon les prévisions, être terminé dans le courant du mois d'août.

La courbe du canal en mer est tracée. « La route de Panama à la Boca, dit le rapport, a été en partie empierrée et exhaussée entre l'entrée du terre-plein et San-Lazaro. Elle est maintenant en bon état de viabilité sur tout son parcours. »

Le 20 juillet, la section a pris en charge la drague n° 10, dont l'armement a été de suite commencé.

CORRESPONDANCE

Plusieurs actionnaires, en signalant à l'administration de la Compagnie ou à son Président-Directeur le *déport* persistant inscrit à la cote de la Bourse de Paris, déport qui prouve une position maintenue de spéculation à la baisse sur les actions, ont exprimé la pensée, — sous diverses formes et en proposant diverses combinaisons, — qu'un groupement d'actionnaires pourrait être provoqué par la Compagnie, au moyen duquel

une lutte effective serait engagée contre les spéculateurs.

Le Président-Directeur des Compagnies de Suez et de Panama s'est, jusqu'ici, tenu systématiquement en dehors des choses de la Bourse, et ses collègues de la Direction, comme lui, se consacrant en entier à l'exécution des œuvres entreprises, n'ont jamais essayé d'intervenir dans les jeux de la spéculation.

Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, de se grouper ni de s'entendre, pour résister aux manœuvres de la spéculation : il suffit à chacun de s'abstenir personnellement; et les actionnaires de la Compagnie de Panama ont précisément, et par cette seule tactique, depuis longtemps, ruiné les espérances de leurs adversaires financiers.

A mesure que l'œuvre du percement se poursuit, que le Canal s'achève, la tâche des actionnaires et des obligataires devient plus facile. La période d'organisation, d'installation, de mise en train était, elle, difficile à traverser, les résultats effectifs obtenus n'étant pas de ceux qui frappent les esprits. Mais, maintenant que cette période première, nécessairement longue, est terminée, et que les « résultats effectifs » vont successivement apparaître, la résistance des actionnaires aux manœuvres de la spéculation sera de moins en moins pénible.

Nous avons indiqué la base d'appréciation, d'une extrême simplicité : M. Ferdinand de Lesseps a nettement établi que pour achever le Canal en 1889, il fallait extraire *un million* de mètres cubes par mois en moyenne cette année, *deux millions* de mètres cubes en 1887, *trois millions* de mètres cubes en 1888. La moyenne du million de 1886 paraît maintenant certaine; elle est acquise, dans tous les cas, pour les huit premiers mois, il n'y a donc qu'à suivre la progression, en mettant en réserve les *surplus*, lorsqu'il y en aura, pour les moins-values possibles, et en supputant les retards qui résulteront des moins-values mensuelles, si ces moins-values ne sont pas rachetées le ou les mois suivants.

Il n'y a pas de spéculation, nous semble-t-il, qui puisse, à la longue, agir avec succès contre une situation aussi simple, avec un faisceau d'actionnaires dont la persévérance et l'énergie ont défié jusqu'à ce jour tous les efforts, toutes les tactiques, toutes les intrigues, toutes les manœuvres d'une spéculation effrénée, et qui se laisseront d'autant moins influencer qu'ils savent toucher au moment précis où se termine la période, toujours si difficile, de la mise en train des entreprises de grands travaux publics.

Ces considérations ne nous permettent pas de supposer que M. Ferdinand de Lesseps, changeant de système, voulût consacrer à des stratégies de Bourse une partie du temps qu'il consacre tout entier, et exclusivement, à l'exécution de l'œuvre qu'il a entreprise à Panama.

Rien ne vaut l'action isolée de chacun, ne se préoccupant ni des fluctuations de la Bourse, ni des bruits répandus, et ne se souvenant que des résultats obtenus par ceux qui, jadis, actionnaires et obligataires du Canal de Suez, surent rester étrangers aux spéculations.

LE TRAFIC FUTUR

On lit dans le *Capitaliste* :

Les débouchés nouveaux que la prochaine ouverture du Canal de Panama va livrer au commerce des charbonniers des Deux-Mondes sont indiqués dans une note récente de M. Levasseur, le savant statisticien et géographe :

Le Canal interocéanique, dit-il, ouvrira une voie nouvelle dans un monde relativement nouveau. L'Australie deviendra un centre au lieu d'être reléguée à une extrémité. L'Australie, Sydney et Melbourne grandiront encore plus rapidement qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici. La Nouvelle-Galles du Sud, *avec sa houille*, les îles Fidji, les îles Samoa et Tonga, Tahiti, les îles Marquises, les Galapagos, sont autant de points qui peuvent trouver la même fortune que Pointe-de-Galles, Chang-Haï et To-Kio y trouveront leur profit, ainsi que les îles Hawaï auxquelles les Etats-Unis et l'Angleterre pourront porter la *houille* en abondance.

San Francisco, qui est déjà le port principal de l'océan Pacifique, profitera plus que tous les autres.

En 1889, 5 millions et demi de tonnes au moins représenteront le mouvement commercial des deux océans, et 2 millions de tonnes représenteront la fraction du mouvement commercial entre l'Orient et l'Europe, qui semble pouvoir être détourné de la voie suivie aujourd'hui, pour prendre celle de l'isthme américain.

Le *Soir* publie, de son côté, l'information suivante, reçue le 8 septembre de son correspondant de New-York :

Les promoteurs du projet du capitaine Eads, pour le transport des navires d'un océan à l'autre « par chemin de fer », avaient fait présenter leur projet au Congrès. Cette présentation n'a pas eu de suite sérieuse. Cependant l'enquête avait abordé plusieurs détails, parmi lesquels il en est un qui intéresse fort particulièrement les actionnaires du Canal de Panama, je veux parler de la question du trafic. En effet, le trafic officiellement constaté comme devant utiliser le *chemin à navires* du capitaine Eads est le *minimum* du trafic qui utilisera le Canal de Panama, ce dernier devant être accessible à un plus grand élément de transport que ne le serait le chemin de fer projeté.

Ce *minimum* de trafic atteint 7 millions de tonnes.

On considère ici que cette constatation permet d'évaluer à 10 millions de tonnes le premier trafic du Canal de Panama.

Le projet du capitaine Eads étant maintenant considéré comme manquant tout à fait de valeur pratique, le crédit de la Compagnie de Panama a profité des études provoquées par le projet abandonné, du capitaine Eads. Un mouvement de faveur vers le Canal-Lesseps se manifeste dans les groupes prévoyants des gens d'affaires. Il peut résulter de cela des conséquences très heureuses et rapides pour le Canal interocéanique.

LA SPÉCULATION A LA BAISSE

Une nouvelle manœuvre a été tentée, la semaine dernière, dans le but d'exercer une influence fâ-

cheuse sur les cours des valeurs de Suez et de Panama, au moyen de bruits répandus sur une prétendue maladie grave de M. Ferdinand de Lesseps.

Cette nouvelle anonyme, envoyée sous forme de dépêche fermée à divers banquiers de Paris et à quelques journaux étrangers, n'a pas tardé à être démentie par la presse et par M. de Lesseps lui-même.

La *Revue-Gazette Maritime et Commerciale* s'exprime ainsi :

On ne peut plus dire que le Canal de Panama est inexécutable ; il y a longtemps que l'on sait que les revenus du Canal de Panama dépasseront les revenus du Canal de Suez ; il n'est plus possible d'affirmer que l'encaisse de la Compagnie ne permettra pas de donner aux travaux toute l'impulsion prévue dans le programme de M. Ferdinand de Lesseps... et cependant la spéculation à la baisse a besoin d'un argument pour maintenir encore un peu de temps sa situation, ou préparer sa liquidation au mieux — alors, on annonce une « maladie grave de M. de Lesseps ».

Mais le moyen est usé : la manœuvre n'a pas réussi, malgré toute l'imagination et toute l'audace des stratégistes.

D'autre part, le *Standard* de Londres donne, dans les termes suivants, le récit instructif de cet incident :

Mardi, plusieurs banquiers de Paris reçurent des dépêches de gens qui leur étaient inconnus, annonçant une sérieuse maladie de M. de Lesseps.

Ce fut une tentative infructueuse et honteuse d'influence sur les cours de la Bourse.

Aux bureaux de la Compagnie du Canal de Suez, le bruit fut démenti. On fait une enquête pour découvrir les auteurs des dépêches.

Dans l'intervalle, M. de Lesseps a aujourd'hui envoyé la dépêche suivante à M. Marius Fontane, le secrétaire général de la Compagnie du Canal de Suez :

« *J'invite l'auteur du canard de Bourse à me suivre à cheval*
« *dans mes courses quotidiennes. Il serait promptement ac-*
« *cablé de fatigue et trouverait que me tenir tête est plus*
« *difficile que d'empocher des différences déshonnêtement*
» *obtenues à la Bourse.* »

Nous pouvons donner le texte du *télégramme fermé*, anonyme, qui a été envoyé le 20 septembre à plusieurs banquiers.

Nos lecteurs remarqueront l'apparente habileté avec laquelle les inventeurs de la « maladie grave de M. Ferdinand de Lesseps » ont eu le soin de placer la « nouvelle principale » à la suite de renseignements pessimistes sur la réunion de la Commission du budget :

Le ministre des finances tient à émettre 500 millions de rentes nouvelles et la Commission du budget s'y oppose ; par contre, cette Commission veut imposer le revenu, ce que le ministre refuse. Le ministre quitte la séance et va donner sa démission. La Commission envoie une délégation à M. de Freycinet. On considère la dislocation comme inévitable. *On dit M. de Lesseps très malade.*

En même temps et sans doute le même correspondant adressait aux journaux de Londres le télégramme suivant :

Paris.

Lesseps is very ill.
(Lesseps est très malade.)

Enfin certains personnages, — dont l'emploi, en cette circonstance, fut maladroit d'ailleurs, — s'en furent affirmant la véracité de la nouvelle.

Il va sans dire que nous avons sous les yeux, en écrivant ces lignes, des *exemplaires originaux* des télégrammes que nous reproduisons.

Et maintenant, que faut-il penser de tels actes ? Comment qualifier de telles manœuvres ?

Nous pensons qu'en dehors de l'odieux qui s'attache à de telles intrigues, — car il y a des femmes, des enfants et des amis que de tels coups viennent atteindre, — il n'y a pas à les trop regretter : des spéculateurs qui en arrivent à employer de pareils moyens, ne font que montrer leur faiblesse, leur inquiétude, leur désarroi ; quant aux actionnaires et obligataires des Canaux de Suez et de Panama, ils auront constaté, une fois de plus quelle créance ils doivent apporter aux mille bruits continuellement répandus contre les entreprises de M. Ferdinand de Lesseps, par une spéculation sans scrupule.

DANS LE PACIFIQUE

Une dépêche adressée de Philadelphie au *Times* fait connaître que le colonel Black, arrivé à Winnipeg après un voyage sur les côtes du Pacifique, a annoncé « l'intention du gouvernement anglais » de créer un port à Esquimault, dans l'île de Vancouver, avec un important entrepôt de munitions.

Un télégramme de Sydney, 28 septembre, dit que, d'après les derniers avis de Nouméa, le croiseur le *Duchaffaut* aurait apporté la nouvelle qu'un troisième poste militaire aurait été établi aux Nouvelles-Hébrides, à Port-Vila, et que les Français semblent avoir l'intention de former un établissement à Port-Vila.

Si cette nouvelle est exacte, dit le *Temps*, — et il ne faut l'accueillir toutefois que sous réserves — nous occuperions actuellement Port-Sandwich, sur l'île Mallicollo, une des plus grandes du groupe ; Port-Havannah et Port-Vila, sur l'île Vaté ou Sandwich, située à 25 lieues au sud de Mallicollo. C'est Vaté, des îles de l'archipel, qui est le centre le plus important de la colonisation européenne ; et parmi les colons de race blanche ce sont nos compatriotes qu'on rencontre en plus grand nombre.

NOUVELLE LIGNE A VAPEUR

Extrait de la *Cote Européenne* :

On annonce d'Anvers la création d'une nouvelle Société de navigation allemande pour l'établissement d'une ligne régulière entre Brême, Anvers, Panama et le Brésil.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Juin 1886

	ENTRÉES Nombre.	ENTRÉES Tonnage.	SORTIES Nombre.	SORTIES Tonnage.
Vapeurs	33	51.964 t	29	43.066 t
Voiliers	25	6.980	17	1.240
Totaux....	58	58.944	46	44.306

CONFÉRENCE DE M. LE DOCTEUR CHAUTEMPS
le 10 octobre

Le dimanche 10 octobre, à 1 h. 40 de l'après-midi, M. Ferdinand de Lesseps présidera une conférence qui sera faite, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, par le docteur Chautemps, vice-président du Conseil municipal de Paris, sur la rage et le traitement de M. Pasteur.

La conférence sera publique et gratuite.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Novembre 1885

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de Novembre 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	TEMPÉRATURE MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	21°8	»	»	86 5	613mm 9	24
Gamboa..	20 2	33°4	26°8	86 7	336 3	19
Naos.....	21 4	33 8	27 3	86 9	123 7	13
Totaux.	63 4	67 2	54 1	260 1	1073 9	56
Moyennes	21 1	33 6	27 1	86 7	358 0	19

La température est restée à peu près stationnaire à Gamboa et à Naos, par rapport au mois d'octobre, mais à Colon, d'après les observations du thermomètre ordinaire, elle aurait éprouvé une petite augmentation.

Par suite d'un accident survenu au thermomètre à maxima de cette station, les observations de ce thermomètre sont à laisser de côté pour tout le mois.

La température moyenne de l'eau de la mer est restée exactement la même qu'en Octobre à Colon, 26°,6 ; à Naos, elle est de 24°,8 au lieu de 25°.

L'humidité a sensiblement diminué à Colon, tandis qu'elle a augmenté un peu à Gamboa et à Naos, surtout à Naos. La quantité de pluie a été très forte à Colon, ce qui a lieu d'habitude en Novembre; mais à Naos, elle a été bien moindre qu'en Octobre, ce qui s'était déjà présenté en 1884. Le jour où il est tombé le plus d'eau à Colon a été le 25, qui a donné 85m3, principalement dans la nuit du 24 au 25.

Le Chagres a eu pendant un mois un régime qu'on peut qualifier d'absolument exceptionnel, car malgré la quantité de pluie tombée, il est resté d'une fixité remarquable, sauf une assez forte crue qu'il a eue à la fin du mois et qui a été à peu près aussi rapide dans sa descente qu'à sa montée. Dans cette crue, le niveau, à Gamboa, s'est élevé de 3m 85 entre le 25 à 7 heures du matin et le 26 à 11 heures du soir ; le 27, à 7 heures du soir, il avait baissé de 3m 20, lorsqu'il a remonté un peu pour redescendre ensuite. A Bohio-Soldado, le régime du fleuve a été le même qu'à Gamboa.

En ce qui concerne le vent, des brises variables ont continué à se faire sentir ; mais l'alizé de l'hémisphère Nord a déjà envoyé quelques rafales sur l'isthme, car la direction Nord se présente assez fréquemment à Colon, et la direction Nord-Ouest à Gamboa et à Naos ; en outre, à Colon et à Naos, les calmes sont beaucoup moins fréquents qu'en Octobre.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon	—0m10	0m 58	0m 56
Naos	0 12	5 70	5 50

Ces mouvements, à Naos, ont eu lieu le 24 novembre, soit deux jours après la pleine lune.

OPPOSITIONS SUR TITRES
Signifiées du 14 *au* 30 *Septembre* 1886.

Opp. n° 485. — Sur quatre actions au porteur nos 305,385 à 305,388.

Opp. n° 486. — Sur un coupon n° 11 (échéance du 1er juillet 1886) d'action au porteur n° 474,349.

Opp. n° 487. — Sur trois obligations nouvelles au porteur (titres définitifs), nos 313,070 à 313,072.

Opp. n° 488. — Sur douze obligations 3 0/0 au porteur, nos 223,420 à 223,431.

Opp. n° 489. — Sur une obligation nouvelle au porteur (titre définitif), n° 366.016.

Opp. n° 490. — Sur une obligation nouvelle, provisoire libérée, n° 219,972.

Opp. n° 491. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 14,100 pour cinq actions.

MAINLEVÉE
signifiée du 14 au 30 septembre 1886.

Opp. n° 399. — Sur deux actions au porteur nos 418,270 et 418,271.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 30 SEPTEMBRE 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT	A TERME	5 P. 100	3 P. 100	4 P. 100	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS.	100 FR. PAYÉS TITRE PROVIS.
15	386.25 385 386.25 387.50 388.75 387.50 386.25	en liq. : ... au 15 : 385 386.25	321 321.75 322	212.50 212 211.50 211 212 212.50	260 260.50 261 261.50 262 262.50	435 434 432.50	399 396 390 392.50	410 411 410.50 410 411
16	386.25 385 386.25 385 383.75	en liq. : 385 au 30 : 383.75	322 323 322	211 212.50	262 261.50 262 263 261.50 261	433.75 433 432.50 431.25 431 430 427 426.25	395 397 398 396 395 394.50	410 410 50 410 75 410.50 410 409
17	382.50 383.75	en liq. : ... au 30 : 382.50 380	323 322 320 322 321	211 210	260 262 263 263.50 264	430 428 430 431 431.50 432 432.50 433	391 392 391 392 392.50	409 408 405 407
18	386.25 387.50 386.25 385 386.25 385 383.75	en liq. : .. au 30 : 383.75	320 318 316	213 212 214 212	263 264	425 430	391 390	406 405
19	»	»	»	»	»	»	»	»
20	386.25 385 383.75 382.50 380 381.25 382.50 383.75 382.50	en liq. : ... au 30 : 383.75	318 320 321	212 212.50 213	261 260.50 260.25 260 259	430	391 390 391.25 392 392.50 393	406 405 406.50 407 407.50 408
21	383.75 382.50 381 25 382.50 383.75 385	en liq. : ... au 30 : 381 25	319 319.50 320	212 211 213 212.75	260 261 261.50	430 432 435	398.50 400 398.50 397 400	412 413 414 414.50 415 415.50 412 413.75 414.25 415.50 416 417 417.50 418-418 75 419 419.50
22	388.75 390 391.25 392.50 390 391.25 392.50 393.75 392.50	en liq. : ... au 30 : 387.50	321 319	212 213 213.50 213.25 213.50 214	260 261	432.50 435 434.50	400 402 404 404.75 405 406	419 418.50 418.25 418 419 419.25 419.50 419.75 420 419 420
23	395 393 75 392.50 391.25 392.50 391.25	en liq. : ... au 30 : 393.75	321 321.50 322.50	212 212.50 212.75 213 213.25 212.50	261.50 261.25 261	435 436 437.50 440	406 407 408 409	420 421 422.50 423 424 422.75
24	386.25 387.50 388.75 387.50 386.25	en liq. ... au 30, 387.50 385	321 322 321	213 213.50	262 261.50 261	445 443.75 442 441 440 442 441 440	409 409.25 409.50 410 409 408	421 422 422.50 423 423.25 424 423
	Actions 500 francs.							
25	385 386.25 387.50 388.75 387.50 386.25	en liq. : ... au 30, 383 75 387.50 386.25	322 321.50	212.50 213 213.50 214	262 263 263.75 262	440 442 442.50 443.75	409 407 408	423 424 425
26	»	»	»	»	»	»	»	»
27	387.50 388.75 386.25	en liq. : ... au 30, 386.25 385	320	213 213.50 214 213	261	444 445 444.50 444	409 409.50 409	423 424
28	388.75 386.25 387.50 388.75 387.50	en liq. : .. au 30, 386.25 388.75	321 322	214	261 260 261	442.50 444	409 407	424 423.25 423 422.75
29	391.25 390 392.50 390 391.25 392.50	en liq. : .. au 30 : 392.50 388.75 391.25	322 322.25	212 212.50 213	261 260 261	444 444.50 445.50 446 445 444 445	409 408 409	423 423.50
30	393.75 392.50 391.25 390 388.75 390 388.75 387.50 388.75 387.50	en liq. : ... au 30 : 390	323 323.50 323.75 324 323 322	212.50 213 213.50	261 260	445 445 50 447 446 445 444.50 444	410 411 412 411.50 412 412.50	426 426.50 425.75 426.50

NOTA. — Les actions, étant libérées à partir du 25 septembre, sont cotées, à dater de ce jour, sous une seule rubrique.

7e Année. — Numéro 172. Vendredi 15 Octobre 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES

PREMIER TIRAGE. — 15 OCTOBRE 1886
1.000 OBLIGATIONS

Le premier tirage des Obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 15 octobre 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

315	7.334	9.562	15.102	20.705
1.423	7.393	10.195	16.906	20.817
2.213	7.540	10.739	17.494	21.459
2 323	7.661	10.849	17.757	21.958
2.342	8.156	11.533	18.588	22.707
4.471	8.167	11.577	18.800	23.259
4.529	8.200	12.622	19.265	23.450
4.668	8.857	13.612	19.914	23.525
4.731	8.898	14.112	19.945	23.726
4.832	9.013	14.246	20.377	23.744
5.741	9.063	14.481	20.401	23.851
6.208	9.421	14.647	20.404	24.105

24.227	44.884	60.255	75.703	96.274
24.239	45.461	60.328	75.771	96.364
24.697	46.041	60.676	75.825	97.496
25.195	46.497	60.751	75.993	97.752
25.458	46.720	61.208	76.025	98.001
26.203	46.773	61.377	77.151	98.598
26.475	47.062	61.564	77.660	98.678
26.917	47.741	62.161	78.490	99.345
27.074	47.774	62.192	78.737	99.983
28.349	47.892	62.358	78.804	100.448
29.066	47.946	62.681	79.000	100.670
29.602	49.205	63.669	79.207	100.942
30.617	49.430	64.291	80.100	101.436
30.634	49.596	64.362	80.328	101.488
31.069	50.030	64.467	80.797	101.701
31.437	50.774	64.644	81.058	101.792
32.074	50.841	64.968	81.349	102.147
32.278	52.167	65.716	81.548	104.706
32.968	52.333	66.393	81.972	104.968
33.124	53.070	66.490	82.971	106.012
33.152	53.270	67.603	83.450	106.379
34.170	54.246	67.917	85.464	107.199
34.317	54.365	67.980	85.550	107.412
34.478	54.514	68.561	86.568	107.477
34.827	54.762	68.969	86.973	108.116
35.050	54.955	69.188	87.220	108.443
35.152	55.073	70.463	87.580	108.658
37.078	55.873	70.650	87.723	109.611
38.227	56.339	70.804	88.046	109.868
38.298	57.007	71.096	88.213	110.084
39.471	57.325	71.618	88 231	110.137
39.480	57.372	72.191	88.823	110.401
40.936	57.750	72.391	89.259	110.667
41.546	58.198	72.561	89.628	112.024
41.640	58.440	73.364	90.023	112.229
41.988	58.614	74.024	91.067	112.782
42.223	58.922	74.410	91.095	113.248
43.409	59.220	74.532	92.382	113.545
43.914	59.421	74.970	92.898	113.619
44.041	59.490	75.157	92.903	113.762
44.882	59.617	75.374	92.956	114.554

114.718	137.952	166.210	200.759	233.593	263.623	292.166	327.880	356.219	397.796
114.937	138.713	168.117	202.366	234.282	263.921	292.174	327.997	356.369	397.827
114.952	138.981	168.285	202.375	234.690	264.099	292.217	328.966	356.929	397.892
115.324	139.515	168.537	202.575	234.857	265.155	292.489	329.467	357.267	398.411
115.805	139.647	168.882	202.668	234.877	265.309	292.562	329.487	358.102	398.416
115.842	139.837	169.710	203.861	234.941	265.790	294.091	329.916	358.998	398.511
116.406	140.092	170.586	204.076	235.102	265.828	294.231	330.351	359.466	398.824
116.478	140.386	170.821	204.191	235.308	266.214	294.571	330.435	360.062	399.463
116.670	140.569	170.890	204.346	235.451	266.300	294.634	330.519	360.284	399.880
116.886	140.938	170.991	204.374	236.101	267.226	296.084	331.273	360.577	400.000
117.114	140.986	171.744	204.428	236.376	267.389	296.898	332.897	360.696	400.090
117.144	141.468	172.025	205.496	236.520	267.898	297.095	333.878	360.755	400.123
117.190	141.644	172.351	205.555	237.078	267.984	297.335	334.133	361.279	400.774
118.577	141.792	173.329	206.063	237.177	268.960	299.520	334.399	361.693	400.849
119.835	141.872	174.966	206.087	237.340	269.002	300.790	334.602	361.943	401.157
120.090	142.031	175.013	206.560	237.583	269.949	301.161	335.644	362.690	401.623
120.566	142.032	175.493	206.821	238.428	270.124	301.630	335.799	363.112	401.697
120.752	142.174	175.843	206.924	239.090	270.132	301.632	335.812	363.116	402.030
121.075	143.500	176.374	206.990	239.279	270.484	302.892	335.926	363.131	402.129
122.391	143.546	176.728	207.557	240.333	270.972	303.004	336.034	363.478	402.334
122.542	143.769	176.764	207.600	241.372	271.151	304.326	336.555	363.741	402.912
122.746	143.798	178.324	207.884	241.554	271.875	305.094	336.660	364.586	403.100
122.790	143.830	178.977	208.052	242.099	271.931	305.391	337.131	365.541	403.878
124.065	144.352	179.359	208.433	242.329	272.186	305.531	337.186	365.639	403.955
124.299	144.749	179.381	208.880	242.553	272.264	305.957	337.388	369.038	404.099
124.457	145.575	180.375	209.387	242.730	273.368	306.039	337.497	369.270	404.602
124.498	146.345	181.106	209.748	243.004	276.393	306.137	338.507	369.363	404.794
125.141	146.688	181.494	209.848	243.391	276.717	306.215	338.783	369.764	405.592
125.380	146.695	184.117	209.892	245.078	276.859	306.241	339.699	370.898	405.994
125.423	146.716	184.303	209.955	245.292	276.975	306.507	339.715	371.166	406.793
125.472	146.929	184.849	209.979	246.048	277.087	306.784	339.774	372.741	406.981
125.487	148.008	185.073	210.987	246.491	277.348	306.923	340.642	373.322	407.289
126.083	148.022	185.099	211.772	247.686	277.397	308.076	341.060	373.422	407.582
126.190	148.266	185.761	211.863	247.894	277.513	308.140	341.522	375.306	407.789
126.246	148.470	186.045	212.076	249.285	277.672	308.853	341.628	375.769	407.961
126.564	148.843	186.318	213.178	250.409	279.161	309.077	342.069	377.174	408.161
126.844	149.587	187.287	213.645	250.989	279.663	309.974	342.195	378.493	409.038
127.071	150.379	187.762	214.591	251.196	279.874	310.786	342.197	379.448	409.069
127.474	151.337	188.024	215.406	251.372	279.997	312.066	343.153	381.125	409.579
127.723	151.598	189.321	215.478	251.968	280.198	313.251	343.548	381.359	409.626
128.020	152.330	189.484	216.676	253.475	280.718	313.274	343.666	381.706	409.637
128.319	152.463	189.644	217.868	254.081	281.401	313.784	343.794	382.741	409.679
128.415	154.568	190.401	218.200	254.373	281.622	314.606	344.904	385.260	409.921
129.300	154.787	190.470	218.269	254.662	283.504	314.970	347.107	386.029	410.170
129.345	154.799	190.789	219.919	254.677	283.865	315.159	347.395	386.069	410.228
129.760	155.067	191.483	220.265	255.016	284.574	317.153	348.387	387.665	410.357
129.852	155.582	191.981	220.773	256.178	285.018	318.046	348.877	390.016	410.446
131.436	156.352	192.781	221.822	256.419	285.372	318.717	348.910	390.018	410.748
131.505	156.369	194.882	222.880	256.454	285.450	318.794	349.430	391.340	412.417
131.809	156.984	195.079	222.987	257.143	285.697	319.405	349.609	391.473	412.793
132.808	157.549	195.684	224.096	257.554	286.994	320.181	350.205	392.327	412.867
132.858	158.976	196.180	224.176	258.104	287.962	320.343	350.739	392.553	413.102
133.772	159.950	197.057	224.530	258.320	288.014	320.401	350.994	393.195	413.117
134.429	160.992	197.084	224.789	258.389	288.405	320.753	351.629	393.388	413.149
134.512	162.991	197.234	225.070	258.482	288.852	321.121	351.644	393.552	413.760
134.710	163.081	197.460	225.281	258.875	289.268	322.273	352.077	394.333	414.015
134.875	163.294	197.519	227.861	259.766	289.890	323.264	352.203	394.815	414.125
135.685	163.577	197.755	228.349	259.846	290.693	324.495	352.279	396.455	414.292
135.792	163.896	198.265	230.255	260.246	290.697	325.764	352.476	396.504	416.931
136.108	164.071	198.511	230.390	261.174	290.709	326.398	353.407	396.804	417.020
136.298	164.096	198.854	231.181	261.597	290.946	326.474	353.606	397.284	417.183
136.342	164.703	199.220	231.857	261.918	291.491	326.548	354.319	397.421	417.572
136.762	164.821	199.296	233.309	262.454	291.659	326.565	354.810	397.530	417.696
136.871	165.865	199.510	233.349	263.236	292.076	327.856	356.003	397.782	417.697

419.309	429.328	437.427	445.301	454.398
419.319	429.367	437.835	445.569	454.964
419.386	430.118	438.798	445.995	455.185
419.938	430.522	439.942	447.427	455.496
419.949	430.729	440.195	448.087	455.534
420.198	430.763	440.325	448.654	455.555
420.803	431.449	440.914	448.738	455.977
421.615	431.552	441.247	448.771	456.285
421.840	432.394	441.606	448.896	456.355
421.921	432.675	441.673	449.401	456.942
422.852	432.752	441.779	449.798	457.850
423.039	432.801	442.033	450.846	458.260
423.311	432.942	442.224	450.893	458.293
425.062	433.101	442.318	451.156	458.667
425.331	433.653	442.460	451.333	458.704
425.717	435.680	442.897	451.410	
425.784	436.071	442.945	451.798	
426.879	437.068	444.700	452.057	
427.066	437.183	444.788	453.366	
427.910	437.226	444.870	453.776	

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 15 novembre 1886 à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 O/O

QUATRIÈME TIRAGE — 1er OCTOBRE 1886

1.130 OBLIGATIONS

Le quatrième tirage des Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 1er octobre 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1,130 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

46.401	à	46.500	100
84.001	à	84.100	100
316.601	à	316.700	100
328.601	à	328.700	100
335.701	à	335.800	100
404.901	à	405.000	100
A reporter......			600
Report......			600
426.401	à	426.500	100
449.001	à	449.030	30
523.301	à	523.400	100
551.901	à	552.000	100
559.401	à	559.500	100
596.101	à	596.200	100
			1.130

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 15 octobre 1886, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 3 O/O amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

21.618 — 21.647 — 104.029 — 104.030 — 104.049 — 104.053 — 104.054 — 104.055 — 104.056 — 104.057 — 148.270 — 148.271 — 148.272 — 148.273 — 148.274 — 148.275 — 148.276 — 148.277 — 148.278 — 148.279 — 148.280 — 148.281 — 148.282 — 148.283 — 216.689 — 241.510 — 268.259 — 268.260 — 361.926 — 361.927 — 367.001 — 367.002 — 367.003 — 367.004 — 367.005 — 367.006 — 367.007 — 367.008 — 367.009 — 367.010 — 367.011 — 367.012 — 367.013 — 367.014 — 367.015 — 367.016 — 367.017 — 367.018 — 367.019 — 367.020 — 367.021 — 367.022 — 367.023 — 367.024 — 367.025 — 367.026 — 418.668 — 418.669 — 418.670 — 418.671 — 418.672 — 418.673 — 418.674 — 418.675 — 418.676 — 418.677 — 418.678 — 418.679 — 418.680 — 418.681 — 418.682 — 484.664 — 484.665 — 484.678 — 484.679 — 484.684 — 484.685 — 484.686 — 562.002 — 562.003 — 562.004 — 582.701 — 582.702 — 582.703 — 582.704 — 582.705 — 582.706 — 582.707 — 582.708 — 582.709 — 582.761 — 582.762 — 582.763 — 582.764 — 582.765 — 582.789 — 582.790

OBLIGATIONS NOUVELLES

Paiement du 1er coupon

Les porteurs d'obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 7 fr. 50) échéant le 15 novembre 1886, sera payé à partir du lundi 15 novembre, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 05, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 Octobre, par le paquebot France.

MM. Millot (Charles-Maurice-Benoit), sous-chef de section.
Chatagnon (Paul), sous-chef de section.
Geibel (Henri), opérateur.
Kien (Léon), opérateur.
Girod (Gustave), télégraphiste.
Zunzer (Joseph), contremaître monteur.

INAUGURATION DE LA STATUE DE LA LIBERTÉ A NEW-YORK

DÉPART DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Invité par le Gouvernement des Etats-Unis de l'Amérique du Nord à assister à l'inauguration de la statue de M. Bartholdi, — *la Liberté éclairant le monde*, — qui aura lieu à New-York le 28 octobre courant, M. Ferdinand de Lesseps, qui a accepté, s'embarquera au Havre à bord de la *Bretagne* le 16 octobre.

Le Président-Directeur des Compagnies de Suez et de Panama sera de retour à Paris le 7 novembre.

Voici le texte de l'invitation officielle qu'a reçue M. Ferdinand de Lesseps :

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS D'AMERIQUE — Paris, le 6 octobre 1886.

A Monsieur Ferdinand de Lesseps,
Président du Comité de l'Union américaine,

Monsieur,

Agissant d'après les instructions de mon Gouvernement qui se fait l'organe des vœux du Comité américain, je viens vous prier de vouloir bien honorer de votre présence l'inauguration de la Statue de la Liberté, qui aura lieu à New-York, le 28 octobre.

Mes compatriotes seraient flattés de vous voir apporter à cette solennité l'éclat de votre présence et je m'estimerais heureux s'il vous était possible de répondre à leur désir.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Etats-Unis,
Robert M. Mc Lane.

SUEZ ET PANAMA

Dans une étude publiée il y a quelques semaines sur le trafic futur du Canal interocéanique, le *Globe*, sous la signature de son directeur, M. Burdeau, député du Rhône, fait un intéressant rapprochement entre cette grande entreprise et celle du Canal de Suez. Il rappelle en quels termes méprisants lord Palmerston parlait, le 28 août 1860, devant le Parlement britannique, du Canal de Suez alors à peine ébauché, et il constate que huit ans plus tard, s'il eût été encore vivant, le Ministre anglais aurait pu reprendre sa prophétie avec une vigueur nouvelle : Sur les 75 millions de mètres cubes qu'il fallait enlever, un tiers à peine était terminé.

Notre confrère ajoute :

« Les disciples de Palmerston qui, en cette affaire du moins, étaient légion, eussent été bien surpris si quelque sage était venu leur faire cette prédiction plus véridique que celle de leur maître : « Dans dix-huit mois, la chimère d'aujourd'hui sera une réalité, le canal livrera passage à vos propres vaisseaux. Un an après, 500 navires, chargés d'un demi-million de tonnes de marchandises, l'auront traversé. Au bout de quinze années, il aura porté 30,000 vaisseaux et 66 millions de tonneaux; son transit annuel variera alors entre 3 et 4,000 bâtiments et 9 à 10 millions de tonnes de denrées. Il sera le plus puissant instrument de trafic, de rapprochement, de civilisation, qui aura jamais été mis aux mains de l'humanité! Quant à la France, elle gardera la meilleure partie de cette richesse créée en plein désert. Les 264 millions qu'elle se trouvera finalement avoir fournis sur les 505 que le canal aura coûtés, vaudront en Bourse 521 millions; elle en aura déjà retiré en intérêts et dividendes 299 millions, en parts de fondateurs 51 millions, en traitements et salaires à ses nationaux 333 millions, en impôts payés à l'enregistrement et au timbre 17 millions. Au total 1,221 millions, c'est-à-dire, en quinze années, le quintuple du capital engagé.

« Oui, cette prédiction eût étonné les détracteurs de M. de Lesseps. Et pourtant elle n'aurait eu qu'un défaut : d'être incomplète, d'oublier la gloire, plus précieuse encore que l'argent pour une nation qui veut rester grande, et dont notre pays devait faire une si ample moisson à Suez. »

M. Burdeau examine ensuite l'état actuel d'avancement de l'entreprise de Panama et les conjectures qu'on peut tirer pour son avenir de la situation présente du commerce du monde.

Admettant que le Canal comporte un déblaiement de 110 millions de mètres cubes pour atteindre les proportions suffisantes aux navires d'aujourd'hui, sauf à l'agrandir plus tard selon les besoins du commerce, et évaluant à 25 ou 26 millions le cube extrait actuellement, il en conclut que, des trois périodes d'égale longueur entre lesquelles se partagent les travaux de ce genre, les deux premières sont terminées et que l'on est entré dans la troisième.

« La période *d'organisation* et d'études, dit-il, est close, la *mise en train* est achevée, puisque les machines sont toutes ou presque toutes en fonctions et que les 20,000 terrassiers de la Compagnie ont à leur service 57,000 chevaux-vapeur ; enfin l'entreprise est arrivée à la *pleine marche*. Ce seul fait indique, pour les ingénieurs expérimentés, qu'il ne peut guère s'écouler plus de trois ans à trois ans et demi avant l'achèvement. C'est ce qui résulte avec plus de précision du calcul suivant :

« D'ici à la fin de 1886, le déblaiement va continuer à la vitesse actuelle de 1 million de mètres cubes par mois.

« En 1887, la vitesse probable, d'après les contrats consentis par les six entrepreneurs des travaux, doit atteindre 2 millions de mètres cubes par mois, soit, pour l'année, 24 millions de mètres cubes.

« En 1888, on arrivera à 3 millions; à Suez la vitesse moyenne des dix-huit derniers mois a été de 2.800.000; ce sera donc 36 millions de mètres cubes dans l'année.

« En 1889, il suffira d'obtenir 2 millions par mois, soit 24 millions en tout.

« En ajoutant ces chiffres aux 26 millions actuellement terminés, on trouve un total de 116 millions, qui laisse une marge de 6 millions de mètres cubes pour les déboires possibles.

« Il n'y a donc rien d'excessif à admettre que le canal pourra être ouvert à la navigation vers la fin de 1889. Ce ne serait pas la moins glorieuse des cérémonies par lesquelles sera célébré l'anniversaire de la Révolution française. »

Après avoir apprécié l'état actuel des travaux et être arrivé à cette conclusion que l'inauguration en 1889 n'offre rien d'impossible, M. Burdeau examine à quoi servira le Canal, une fois terminé ; et, reprenant les éléments d'appréciation sur lesquels s'était appuyé M. Levasseur en 1879, il rappelle que ce dernier plaça en première ligne la navigation de l'Europe avec la côte occidentale du Pacifique, depuis l'Amérique russe et la Californie jusqu'au Chili, puis le commerce des ports américains de l'Atlantique, depuis Québec et New-York jusqu'à Rio-de-Janeiro et même Buenos-Ayres, avec les mêmes parages du Pacifique ; — enfin, un trafic à détourner en partie du cap Horn, en partie du cap de Bonne-Espéaance, le trafic de l'Europe et de l'Amérique orientale avec l'Australie et avec l'Extrême-Orient, de Tahiti à Tokio et Pékin, et de la Nouvelle-Zélande à la Nouvelle-Galles du Sud.

Le canal, en effet, offrira pour tous ces trajets une abréviation considérable, dont on peut juger par le tableau suivant, où les chiffres sont en lieues marines :

	Distance actuelle	Par le canal	Gain	Economie de temps.
	lieues	lieues	lieues	
Du Havre à Valparaiso......	4.400	3.000	1.400	32 0/0
— en Australie......	6.500	4.300	2.200	34 0/0
— en Californie.....	6.800	3.300	3.500	51 0/0
De Londres en Australie.....	6.600	4.400	2.200	33 0/0
— aux îles Sandwich	6.000	3.200	2.800	46 0/0
— à San-Francisco..	6.800	3.300	3.500	51 0/0
De New-York à Valparaiso...	4.300	1.600	2.700	63 0/0
— à Callao.........	4.500	1.200	3.300	73 0/0
— à San-Francisco..	6.400	1.700	4.700	74 0/0

Le raccourcissement varie donc, pour ces grands itinéraires, de 4,000 à 7,000 lieues, entre le tiers et les trois quarts.

« C'est, on le voit, dit l'honorable député du Rhône, un bouleversement des distances analogue à celui qu'a produit l'invention des chemins de fer. On en jugera mieux encore l'efficacité par l'exemple que voici et que j'extrais d'un rapport adopté par la chambre de commerce de Marseille : Soit un steamer de 2,000 tonnes de jauge, portant 3,800 tonnes effectives et faisant le trafic entre New-York et San-Francisco. Sans le canal, il met 210 jours à faire son voyage, aller et retour, et dépense 366,000 fr. ; avec le canal, il n'a besoin que de 127 jours et ne dépense que 320,000 fr. ; l'économie d'argent à chaque voyage est de 46,000 fr. Comme il ne peut accomplir aujourd'hui que 1 voyage et trois quarts par an, tandis qu'avec le canal il en ferait 2 et 9 dizièmes, l'économie annuelle sur la dépense ressort à 133,000 fr., tandis que, d'autre part, la puissance de transport du navire, et par suite ses recettes probables, se trouvent presque doublées. »

Abordant ensuite la question des revenus de l'entreprise, M. Burdeau rappelle les constatations officielles au moyen desquelles, au Congrès de 1879, M. Levasseur a établi le trafic du Canal terminé en 1889.

« Il résulte, en effet, dit-il, des tables de Michel Mulhall que dans la décade qui va de 1870 à 1880, le commerce de l'Angleterre a crû de 2 1/2 0/0 par an ; celui de l'Allemagne, de 4,84 0/0 ; celui de la France, de 4,93 ; celui des autres pays de l'Europe, de 4,57 ; celui des Etats-Unis, de 7,95. En prenant le chiffre de 3 1/2 0/0 pour moyenne, ce qui est une évaluation prudente, on trouve que le trafic destiné, par la nature des choses, à Panama, aura atteint, en 1889, à peu près 7 millions 1/4 de tonnes. »

M. Burdeau ajoute que cette évaluation est surélevée de beaucoup par d'autres économistes qui arrivent, au moyen de calculs d'ailleurs très attentifs, à 9 ou 10 millions de tonnes.

Si l'on tient compte de l'élan qui sera donné au commerce du Chili, du Pérou, de la Californie, de l'Australie, par le brusque rapprochement opéré entre ces Etats et ceux qui bordent l'Atlantique, ces derniers chiffres, aux yeux du directeur du *Globe*, ne paraissent pas avoir rien de chimérique. Suez les a grandement dépassés déjà, et cependant Suez n'a pas pour tributaire « ce prodigieux réservoir de forces humaines et de richesses naturelles qu'on nomme les Etats-Unis ».

LES OBLIGATIONS NOUVELLES

La *Revue Gazette-maritime et commerciale*, dans son numéro du 8 octobre, publie, à l'occasion du premier tirage des *Obligations nouvelles*, les réflexions suivantes, qu'il nous a paru intéressant de reproduire *in extenso* :

Le premier tirage des *obligations nouvelles*, qui aura lieu le 15 octobre, nous fournit l'occasion de constater la sûreté logique, la persévérance indomptable, avec lesquelles le Président-directeur des canaux de Suez et de Panama poursuit et réalise ses idées.

Nous venons de relire la circulaire que M. Ferdinand de Lesseps adressait le 9 juillet aux actionnaires et aux correspondants de la Compagnie de Panama, c'est-à-dire au moment où la séparation prochaine des Chambres allait rendre matériellement impossible, en temps utile au moins, une décision sur la demande en autorisation d'émettre des obligations à lots.

La décision radicale que prit alors M. Ferdinand de Lesseps, nécessairement prompte, excluait évidemment toute idée d'examen préalable, réfléchi, étudié, quant aux mesures financières à adopter dans l'intérêt de l'œuvre et des actionnaires.

Voici ce qu'écrivait M. de Lesseps :

« J'ai vu exactement, dans des circonstances « identiques, se passer pour Suez ce qui se passe « maintenant pour Panama : Les installations et « les machines sont prêtes, tout est disposé pour « l'effort final, et cet effort final, comme à Suez, « va, je l'espère bien, étonner même ceux qui ont « la foi.

« Je crois, personnellement, qu'avec les 600 « millions compris dans les prévisions du Congrès « international de 1879, l'achèvement du Canal

« maritime de Panama sera assuré avant la fin « de 1889.

« Est-ce à dire que j'attends avec tranquillité, « sans prévoyance, la démonstration pratique de « ce succès ? Au contraire, nous n'avons cessé « d'étudier les moyens par lesquels, en cas de « retards imprévus, l'inauguration du Canal se- « rait assurée quand même, sauf à achever plus « tard, comme cela a eu lieu au Canal de Suez, « le programme complet d'exécution totale.

« Ce qu'il faut, c'est qu'avec les 600 millions « réalisés, toutes les mesures soient prises pour « que les navires passent d'un océan à l'autre « océan.

« Pour alléger les charges devant résulter de « l'emprunt, j'avais demandé au Gouvernement « l'autorisation d'émettre des obligations à lots ; « le Gouvernement avait soumis à la Chambre le « projet de loi m'accordant cette autorisation ; la « Commission parlementaire me renvoie à la fin « de l'année pour émettre un avis...

« Mais, le type d'obligation à lot n'est heureu- « sement pas le seul qui existe ; on peut procéder « à une émission de titres qui, *en outre d'un re-* « *venu honorable, assurerait à chaque porteur, sans* « *exception, dans un temps donné, une large prime* « *bénéficiaire, avec des tirages fréquents où le plus* « *grand nombre possible d'obligations sortiraient*, de « *manière à favoriser* également *le plus grand nom-* « *bre possible de porteurs, au lieu d'en favoriser un* « *seul, de temps en temps, par un gros lot.*

« C'est là, Messieurs, ce que je vais proposer « au Conseil d'administration...

« Il n'y a plus un jour à perdre, si l'on veut « que le Canal de Panama soit promptement « ouvert, et c'est ce qui justifie la décision que je « vais soumettre au Conseil.

« Dès que cette décision aura été prise, nous « procéderons à l'émission, et je m'empresserai « de vous en prévenir.

« Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assu- « rance de mon dévouement.

« FERDINAND DE LESSEPS. »

Dans son rapport aux actionnaires, le 29 juillet, M. Ferdinand de Lesseps s'exprimait ainsi :

« La lettre que je vous ai écrite le 9 juillet der- « nier, nous paraît justifier suffisamment la déci- « sion radicale que nous avons prise. — Nous « aurions pu d'abord, par le placement de quel- « ques milliers d'Obligations du type 4 0/0, « ensuite par un arrangement avec des Sociétés « de crédit, parer à des retards possibles ordi- « naires ; mais il nous était absolument impossible « d'attendre une décision jusqu'en octobre ou « novembre, de laisser pendant quatre mois « encore nos entrepreneurs dans l'incertitude « d'une solution si grave pour leurs intérêts. Déjà « il nous semblait, à distance, que ces incertitudes « énervaient le courage, le zèle de nos travailleurs. « Et nous eussions été coupables, certainement, « de livrer un jour de plus aux conséquences « funestes d'une indécision, l'avenir de l'œuvre « dont l'exécution nous a été confiée pour le « profit et pour la gloire de la France.

« Résolument, en conséquence, nous avons « retiré notre demande, et nous avons substitué à « notre projet d'émission d'Obligations à lots « une émission d'*Obligations nouvelles*, à notre « avis beaucoup plus avantageuse, puisque cha- « que souscripteur, moyennant un versement de « 450 francs, s'assure un revenu de plus de 6 0/0 « et qu'en outre il est certain, dans une période « déterminée, relativement courte, de recevoir « 1,000 francs, c'est-à-dire le double de son « capital.

« L'accueil général qui a été fait à ce type « d'*obligations nouvelles* prouve que nous avons eu « raison de l'adopter.

« Les conditions en sont éminemment avanta- « geuses ; mais comme les souscripteurs de cet « emprunt seront, en majeure partie, nos propres « Actionnaires et Obligataires, il est juste qu'ils « en bénéficient. »

Et le 3 août, avec le concours des établissements de crédit, l'émission des *Obligations nouvelles* réalisait exactement et complétement le programme tracé par M. Ferdinand de Lesseps dès le 9 juillet.

En décidant, depuis lors, qu'à chaque tirage (il y a un tirage tous les deux mois, soit six tirages par an) les obligations seront tirées *une à une*, le Conseil est entré plus avant encore dans les intentions de M. de Lesseps, puisque ce mode de tirage favorisera un plus grand nombre de porteurs, — mille au tirage du 15 octobre.

Ainsi, le 15 octobre, mille obligations émises à 450 francs seront remboursées à 1,000 francs chacune. C'est le doublement du capital annoncé, promis par M. de Lesseps.

Et successivement, de deux mois en deux mois, tous les porteurs d'*obligations nouvelles, sans exception*, verront leur capital doubler.

Le hasard du tirage n'intervient que pour l'ordre dans lequel chacun sera favorisé.

Est-ce à dire que le moins favorisé, celui dont l'obligation ne sortira que la dernière, devra attendre longtemps la réalisation de la promesse ? Pas du tout : car, ainsi que nous l'avons fait remarquer au moment de l'émission, la combinaison même de cette émission a préparé le doublement possible du capital versé dans un délai rapproché.

L'obligation nouvelle émise à 450 fr. jouit, en sus des chances du tirage, d'un revenu annuel de 30 fr., soit un peu plus de 6 1/2 0/0. Or, qu'arrivera-t-il ? Il arrivera qu'au fur et à mesure que s'achèvera le canal de Panama, la capitalisation des *obligations nouvelles* se rapprochera naturellement de la capitalisation des obligations similaires de Suez, lesquelles, émises à 300 fr., valent maintenant 580 fr. ; mais il y aura, entre ces deux types d'obligations, cette différence que les obligations de Suez valant 580 fr., sont remboursées à 500 fr. lorsqu'elles ne sont pas favorisées par *un lot*, d'où une perte de 80 fr. qui nuit dans une certaine mesure à la capitalisation. — Au contraire, *toutes les obligations nouvelles* de Panama étant remboursables à 1,000 fr. aucune perte possible n'est à craindre jamais, et la capitalisation normale, soit 3 0/0 environ, se produira au moment de l'ouverture du canal ; en d'autres termes, l'*obligation nouvelle*, en prenant pour base l'expérience de Suez, doit valoir dans les environs de 1,000 fr. à l'approche de l'inauguration du canal. En conséquence, ce jour-là, tous les porteurs d'*obligations nou-*

velles auront effectivement doublé leur capital, sans avoir à attendre leur tour, et ils auront joui, en outre, en attendant, d'un revenu de plus de 6 0/0.

Naturellement, nous l'avons prédit, après l'émission de ces *obligations nouvelles*, la spéculation intéressée à la dépréciation en Bourse de toutes les valeurs de la Compagnie de Panama, a essayé de peser sur la valeur, et elle a réussi même à faire coter des cours en dépression. Mais les porteurs, dont l'éducation n'est plus à faire, qui savent très bien maintenant, — au moins quand il s'agit du Suez et du Panama, — ce que signifient les cours en baisse de la Bourse de Paris, ne se sont pas laissé intimider, et l'*obligation nouvelle* en est arrivée nécessairement à dessiner le mouvement de progression dont nous venons d'exposer la théorie.

Le 4 octobre, à la Bourse de Paris, les seules demandes en *obligations nouvelles* amenaient à la cote le cours de 460 francs pour les *obligations libérées ;* hier, elles ont valu 465 francs.

A ce cours, c'est encore un revenu de 6 1/2 0/0; la marge de bénéfice est encore large, on le voit, pour les acheteurs.

Le tirage du 15 octobre portera sur 1,000 obligations; le tirage du 15 janvier portera également sur 1,000 obligations, et ainsi de suite, tous les deux mois, jusqu'au tirage du 15 août 1887.

A partir du 15 octobre 1887, le nombre des obligations tirées chaque deux mois augmentera, jusqu'à atteindre la quantité de 3,024 en un seul tirage.

C'est bien le programme de M. Ferdinand de Lesseps; les *obligations nouvelles* sont bien ce titre qui, « en « outre d'un revenu honorable, assure à chaque por- « teur, sans exception, dans un temps donné, une « large prime bénéficiaire, avec des tirages fréquents « où le plus grand nombre possible d'obligations sor- « tent, de manière à favoriser *également* le plus grand « nombre possible de porteurs, au lieu d'en favoriser un « seul, de temps en temps, par un gros lot. »

LA SPÉCULATION ET LES ACTIONNAIRES

On lit dans le *Petit Journal* du 5 octobre :

Que les actionnaires continuent à rester étrangers à toutes les tentatives faites contre eux, en vue d'amener le titre, et la spéculation à la baisse se verra obligée de cesser ses attaques.

Ce sont là de simples manœuvres de Bourse qui ne doivent pas intéresser l'actionnaire, L'essentiel, pour lui, est que les travaux marchent bien. Or, c'est le cas. Les prévisions d'extraction seront dépassées pour 1886, et tout fait prévoir qu'il en sera de même les deux dernières années.

LES PRÉPARATIFS DU PORT DE BORDEAUX

Au moment où M. de Freycinet rendait visite, il y a quelques jours, à la ville de Bordeaux, le Maire de cette cité maritime et commerçante, en l'entretenant des intérêts qui lui sont confiés, a fait allusion aux deux questions municipales qui intéressent le plus la population bordelaise : l'amélioration des ports et des passes, et la gare du Midi.

« Pour la première question, a dit l'orateur, « nous sommes convaincus qu'il ne faut pas « attendre trop tard pour nous mettre en mesure « de profiter des immenses perspectives qu'ou- « vrira le Canal de Panama.

« Quand le commerce se détourne des anciennes « routes, il est impossible de l'y ramener.

« Mais nous ne désespérons pas. Nous avons « foi dans vos promesses de maintenir à Bordeaux « sa prédominence sur l'Océan. »

Ces paroles sont, croyons-nous, bonnes à enregistrer lorsqu'elles sont adressées au Président du Conseil des Ministres par le représentant d'un de nos plus grands centres maritimes.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Juillet 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	35	56.450 t	26	42.353 t.
Voiliers	24	6.567	15	1.485
Totaux	59	63.017	41	43.838

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 14 Octobre 1886.

Opp. n° 492. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 286.241 et sur une obligation 3 0/0 au porteur n° 539.314.

Opp. n° 493. — Sur huit coupons n° 11 (échéance du 1er juillet 1886), d'actions au porteur nos 493.352 et 493.353; 498.874 à 498.877; 518.918 et 518.919 et sur quatorze coupons n° 8 (échéance du 15 juillet 1886) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 41.112 et 41.113; 73.566; 88.939 à 88.941; 101.196; 109.001; 142.506; 162.052; 194.596 à 194.598 et 216.563.

Opp. n° 494. — Sur dix obligations 4 0/0 au porteur, nos 69.837 à 69.846.

Opp. n° 495. — Sur une obligation nouvelle libérée (titre définitif), n° 326.465.

Opp. n° 496. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 9.222 pour quatre actions et sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 11.152 pour six actions.

Opp. n° 497. — Sur une action au porteur, n° 547.692.

Opp. n° 498. — Sur une obligation nouvelle, non libérée, n° 189.963.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 Octobre 1886.

Opp. 445. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur nos 80.483 et 80.484.

Opp. n° 467. — Sur deux coupons n° 8 (échéance du 15 juillet 1886) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 218.385 et 218.386.

Opp. 477. — Mainlevée partielle sur vingt obligations 4 0/0 au porteur nos 292.106 à 292.125.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 15 OCTOBRE 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT	A TERME	5 p. 100	3 p. 100	4 p. 100	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS.	100 FR. PAYÉS TITRE PROVIS.
1er	386.25 385 387.50 388.75 390	en liq. : 386.25 390 au 15: 386.25 387.50	322 324 325	214 213.50	251 252 251	443 444 445	413 411 410 409 408.75 408.50 408	425 424.50 424 423 25 423 422 425
2	390 391.25 390 388.75 391.25 388.75 391,25 392.50	en liq. : 390 391,25 390 390 au 15 : 390	325 327.50	212.50 213 213.25 213.75	251 252	443 444 445 446	407 408 409 409.50 409	425 424 425
3	»	»	»	»	»	»	»	»
4	393.75 395 393.75 392.50	en liq. : .. au 15 : 391.25 392.50 390 392 50	327.50 328.50	214 214.50 215 214	254	450 455 460 450 452 453	411 412 411 410 409.50	423 425 424 424.50
5	393.75 395 393.75	en liq. : ... au 15 : 392.50 395	330 335 337.50	215	254 253 254.50	450 451.50 452 454 450 452 453	411.50 411 412	425 426 427
6	395 396.25 397.50 395 397.50 398.75	en liq. : ... au 15 : 395 396.25 393.75 396.25	340 345	215 215.50 216 217 217.50 218.75 218	254 254.75 255 256	452 453 455 451	413 415 415.50	428 429 429.50 430
7	400 398.75 400 401 25 400	en liq. : ... au 15 : 398 75 403.75 388.75 402.50	335 337.50 340 343.75 340 337.50 340 342.50 343 342	220 222 222.50	260 261 261.25	460 462 465 460 461 460	417 419 420 422	430 431 432 433 434 432 434 432
8	410 408.75 407.50 410 411.25 412.50 415 416.25 417.50 415 412.50 413.75	en liq. : ... au 15 : 407.50 416.25 407.50 411 25	345	220 221 221.50 221.75 222 222.50 222 221.50	258 260 261 260 261 25 262 263 264	460 458 460 459 458 457 456	419 418 419	433 433.25 433.50 434 433 434.25 434.50 434.75 435
9	412.50 413 75 415 416.25 417.50 415 416.25 415	en liq. : ... au 15 : 416 25 417.50 413.75 413·75	345 342	220 220.50 221	261 261.50	455	420 417.25 417	430 431 432 431
10	»	»	»	»	»	»	»	»
11	412.50 413 75 415 412.50	en liq. : ... au 15, 413.75 415 411.25 411.25	342 342.50	222 222.50 222 221 221.50 221	260 261 259 260	455 454 453.50 455	418 417 416 415 414 415 416	431 430 428 427 430 429
12	406.25 405 402.50 405 402 50 401 25 400 405 402.50 400 398.75 397.50	en liq. ... au 15, 406.25 407.50 400 400	342.50 342 340 339.25 339	220 218 217 216 215	259 258 257.50 257 256.50 256 255.50 255 254.50 254 253.50 253 253.50	449 50 448 447 446 444 448	413 50 412 410 408	428 428.25 427.50 427 426.50 425 424 422 420 421
13	400 401.25 402 50 403.75 405 406.25 407.50 408.75 406.25 405	en liq. : .. au 15, 401.25 408.75 400 406.25	335 338 340 341	215 214 215 215.50 216	253 252 50 252 253 253.50 254	444 446 446.25	412 411 406 404 411 408 404	420 418 417.50 415 420
14	405 406.25 407.50 408.75 410 407.50 408.75	en liq. : ... au 15, 410 410 407.50 408.75	342 341 338	218 218 50 218 217.50 218	254 252 254 255	446 446 25 446.50 447 447.50	407 410 408	421 424 423 421
15	410 411.25 408.75 407 50 406.25 405 406.25 407.50	en liq. : .. au 30 : 411.25 406.25	335 337 338 340	210 209.50 207.50 208 210 208.50	255 254 255	450 452	407 409.50	424 422 421 42 425

7e Année. — Numéro 173. Lundi 1er Novembre 1886.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES

Payement du 1er coupon

Les porteurs d'obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 1 (de 7 fr. 50), échéant le 15 novembre 1886, sera payé à partir du lundi 15 novembre, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 05, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

Tirage du 15 *Octobre* 1886

ERRATUM. — Dans le *Bulletin* du 15 octobre, la liste des obligations nouvelles amorties au 1er tirage porte, par erreur, le numéro **146.929** comme étant sorti à ce tirage. C'est le numéro **146.729** qui doit être lu.

LE CUBE DE SEPTEMBRE

D'après les dernières dépêches télégraphiques parvenues à l'Administration, la réorganisation complète des grands chantiers de la Culebra était presque terminée, sinon terminée, — le passage obscur d'un télégramme ne nous permettant pas d'être absolument précis sur ce point, — à la fin de septembre; les dragages du côté du Pacifique n'avaient pas été entièrement repris pendant le mois; les dragues américaines, du côté de Colon, n'avaient pas toutes fonctionné.

Un télégramme a également signalé un « moment de lenteur » dans un chantier, dû autant à des incidents exceptionnels, anormaux qu'à la rigueur de la saison. — La saison pluvieuse, ou « mauvaise saison » dans l'isthme, nous le rappelons à nos lecteurs, commence ordinairement vers juillet pour se terminer vers décembre.

Malgré l'abstention voulue des chantiers de la Culebra, abstention destinée à préparer mieux les travaux d'extraction de la prochaine campagne, et malgré le ralentissement temporaire des grandes dragues aux deux extrémités du Canal,

le cube total obtenu en septembre a atteint encore 989,000 mètres, ainsi répartis :

Cube exécuté en Septembre

Décomposé suivant situations commençant par Colon

Colon	126.000
Gatun	244.000
Bohio Soldado	28.000
Tavernilla	10.000
San Pablo	41.000
Gorgona	24.000
Matachin	8.000
Obispo	48.000
Emperador	68.000
Culebra	13.000
Paraiso	18.000
Corozal	37.000
La Boca	117.000
	782.000
Dérivations	203.000
Accessoires	4.000
Total	989.000

Le cube extrait en septembre, — 989,000 mètres, faisant ressortir une augmentation de 88,000 mètres sur le cube d'août, et de 120,000 mètres sur le cube de juillet, — donne comme moyenne mensuelle d'extraction pour les neuf premiers mois de 1886, le chiffre de 1,026,313 mètres cubes.

Le total du cube obtenu cette année depuis le 1er janvier est, en effet, de........ 9.236.822m

La moyenne mensuelle prévue au programme donnant pour les neuf mois un chiffre de............... 9.000.000m

Le surplus, soit.................. 236.822m

est une sorte de réserve pour le dernier trimestre de 1886.

Octobre et novembre étant en pleine mauvaise saison, — novembre surtout, — cette réserve de 236,000 mètres parerait, si cela était nécessaire, aux diminutions qui pourraient résulter des intempéries si, comme l'année dernière par exemple, les pluies et le grossissement des cours d'eau survenaient avec une violente intensité, ou se prolongeaient au delà des dates habituelles.

Nous espérons bien, cependant, — étant donnée l'organisation actuelle des chantiers et les dispositions générales prises précisément en vue de progresser en travail malgré les intempéries ordinaires de la mauvaise saison, — que non seulement la moyenne se maintiendra jusqu'à la fin de l'année, mais qu'elle s'augmentera, et qu'en conséquence les 12 millions de mètres prévus dans le programme soumis à la dernière assemblée des actionnaires comme devant être extraits en 1886, seront non seulement atteints, mais dépassés le 31 décembre.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Southampton, le 21 Octobre, par le paquebot Moselle.

M. Stahl (Georges-Louis-Frédéric), secrétaire.

L'INAUGURATION DE LA STATUE DE LA LIBERTÉ A NEW-YORK

Nous avons reproduit, dans le dernier numéro du *Bulletin*, la lettre que M. Robert Mc Lane, ministre des Etats-Unis, avait adressée à M. Ferdinand de Lesseps pour l'inviter, au nom de son Gouvernement, à assister à l'inauguration de la statue de la Liberté, et nous avons annoncé l'acceptation du Président-Directeur des Compagnies de Suez et de Panama.

M. Ferdinand de Lesseps s'est embarqué le 16 octobre, à bord de la *Bretagne*, avec les autres membres de la Délégation française.

Nous empruntons à la *Petite République française* le récit du départ de ce paquebot :

Vers dix heures nous démarrons ; la *Sirène* fait entendre son bruit strident et un peu sinistre pour prévenir les rencontres.

A onze heures, nous traversons les jetées du Havre. Les Havrais nous acclament. La *Bretagne* évolue avec une admirable précision. Les hourrahs redoublent à terre.

Nous sommes en pleine mer ; le roulis nous secoue avec violence.

Le pilote, dans une demi-heure, quittera le bord. Je n'ai que le temps de vous rendre compte sommairement de la bonne humeur des passagers qui, au dîner, a été étincelante. Le commandant de Jousselin avait à sa droite M. Ferdinand de Lesseps, à sa gauche l'amiral Jaurès. L'aspect de la salle à manger, tendue de draperies rouges et éclairée à la lumière électrique, était féerique. M. et Mme Bartholdi sont pleins de prévenances pour tous ceux qui viennent les féliciter. M. Bartholdi a donné connaissance aux invités du gouvernement des Etats-Unis d'une dépêche de la ville de New-York souhaitant bon voyage à la mission française, puis il a annoncé que les membres de cette mission étaient invités les 26, 27 et 28 octobre à des banquets offerts à New-York par les Chambres de commerce américaines, les sociétés savantes et les autorités.

Le général Pélissier a proposé alors d'aller jusqu'à Washington, à la Maison-Blanche, saluer le président de la République des Etats-Unis. La proposition a été adoptée à l'unanimité. M. de Lesseps a même demandé qu'on poussât jusqu'à San-Francisco. Il voudrait remercier les Américains du concours qu'ils apportent à la construction du canal de Panama en envoyant dans l'isthme leurs ingénieurs et leurs machines, et répéter dans tous les coins de l'Amérique du Nord que l'union des races latines avec les races anglo-saxonnes produirait des merveilles.

Pourrons-nous faire ces voyages et nous rembarquer sur la *Bretagne* à son départ de New-York, comme nous en avions l'intention ?

Après une heureuse traversée, les voyageurs sont arrivés le 25 octobre à New-York. M. de Lesseps, en parfaite santé, est descendu à l'hôtel Hoffmann.

Une dépêche de New-York à l'*Agence Havas* rend compte sommairement de l'imposante cérémonie de l'inauguration :

New-York, 28 octobre.

L'inauguration de la statue de Bartholdi s'est faite aujour-

d'hui par un assez mauvais temps ; néanmoins, la cérémonie a eu un caractère des plus imposants.

Une foule d'étrangers étaient venus à New-York à cette occasion. Les principaux édifices de la ville, ainsi que la plupart des navires mouillés dans le port étaient pavoisés.

La population s'était massée sur le parcours que devait suivre le cortège civil et militaire qui se rendait de la ville haute à la ville basse. Assistaient à ce défilé sur une tribune dressée devant l'hôtel de la 5e avenue : le président Cleveland, MM. Bayard, secrétaire d'Etat ; Whitley, secrétaire de l'amirauté ; Vilas, ministre des postes ; Lowar, secrétaire à l'Intérieur ; le général Shéridan, commandant en chef de l'armée de l'Union ; Bartholdi, qui a été l'objet d'une véritable ovation ; de Lesseps ; l'amiral Jaurès.

La procession était composée de la municipalité de New-York, de plusieurs sociétés françaises, de détachements de troupes, des pompiers de New-York et de différentes villes, et des élèves de l'école des mousses.

200 navires ont pris part à la parade navale organisée sur la rivière du nord.

Le centre de la fête était l'île Bedloe, sur laquelle on avait élevé une vaste plate-forme décorée de drapeaux. Le président Cleveland et sa suite y ayant pris place, la cérémonie proprement dite a commencé.

Les prières publiques étant lues, M. Ferdinand de Lesseps a prononcé une allocution exprimant les sentiments d'étroite amitié qui unissent la France aux Etats-Unis.

Il a terminé ainsi :

« C'est une joie pour moi de vous parler à « cœur ouvert et de savoir que mes paroles sont « accueillies comme celles d'un ami véritable. « Bientôt, Messieurs, nous nous retrouverons ensemble pour célébrer une nouvelle conquête « pacifique. Au revoir, à Panama où le pavillon « des 38 étoiles de l'Amérique du Nord viendra « flotter à côté des bannières des états indépendants de l'Amérique du sud et former dans le « Nouveau Monde pour le bien de l'humanité la « pacifique et féconde alliance de la race franco-« latine et de la race anglo-saxonne. »

Le président Cleveland et M. Evarts répondirent à ce discours chaleureux.

Les voiles qui couvraient la colossale statue sont tombés et celle-ci est apparue saluée d'une explosion de cris enthousiastes : les musiques se sont mises à jouer ; les orts et les vaisseaux de guerre ont tiré des salves de coups de canon.

Le président Cleveland ayant officiellement notifié l'acceptation de la statue comme don de la nation française à la nation américaine, M. Chauncey-Depew a prononcé le discours de remerciements, et la bénédiction a été donnée à l'œuvre de Bartholdi.

M. Ferdinand de Lesseps, qui devait quitter New-York samedi pour revenir en France, retarde son départ de huit jours.

Le *Soir*, du 30 octobre, a publié l'information suivante :

Mme de Lesseps a reçu aujourd'hui la nouvelle de l'ajournement à huit jours du départ pour la France de M. Ferdinand de Lesseps, la délégation française se proposant d'aller à Washington, l'accueil qu'elle a reçu lui faisant un devoir de prolonger son séjour en témoignage de gratitude.

LES TRAVAUX

AOUT 1886

Pour faire suite aux observations que nous avait suggérées, dans le *Bulletin* du 15 septembre, la dépêche télégraphique du directeur des travaux signalant le cube d'août, nous analysons ci-après les rapports parvenus à l'administration, depuis lors, sur les travaux exécutés pendant ce mois dans les divers chantiers de l'isthme.

Christophe-Colomb

L'entreprise *American Contracting and Dredging Company* continuait les réparations importantes de la drague *Lesseps*.

Entreprise *Jacob*. — La drague n° 5 a travaillé jusqu'au 14 août entre les profils 18 R, 19 S et 20 T ; elle a été amenée ensuite au profil 200, pour approfondir le canal et se trouvait, à la fin du mois, aux profils 220, 240.

La profondeur du dragage a varié de 7m25 à 9m, le papillonnage de 60 à 70m. Malgré quelques arrêts nécessités par des avaries à la machine, le cube dragué a été de 32,450m, transporté en 167 voyages de clapets à vapeur et en 5 voyages de clapets à main.

La drague n° 8 a travaillé entre les profils FE et A jusqu'au 16 août ; elle a été ensuite amenée au profil MN dans le port pour descendre à 9m la profondeur qui, jusque-là, n'avait été que de 4m50. Le papillonnage a varié entre 20, 36, 42 et 55m. Le cube exécuté, qui est de 30,055m450, a été transporté en 251 voyages de clapets à main et 37 de clapets à vapeur.

La drague n° 2 a continué à travailler au creusement du chenal du bassin de radoub jusqu'au profil 9 R d'où elle a été ramenée, le 22 août, au profil OR pour l'élargissement de ce chenal.

La profondeur moyenne du dragage a été de 3m35 et 3m42 jusqu'au profil 9 R ; le papillonnage a été de 35m et de 17m50 à partir du profil OR. Le cube produit a été de 11,047m900 transportés en 147 clapets à main.

L'entreprise *Pappadopulo* a continué les travaux de dérivation du Chagres sur la rive gauche du canal. Les chantiers de cette entreprise ont été préparés pour recevoir le gros matériel.

Les travaux de maçonneries du bassin de radoub, confiés à l'entreprise *Veglia*, étaient complètement terminés le 30 août.

La carrière de Bohio-Soldado a fourni, à la section de Christophe-Colomb, 28 cars de pierre dont 24 de moellons et 4 de gros blocs ou de tablettes. Une partie de ces matériaux a servi à l'achèvement du bassin de radoub.

349 wagons de pierre et 104 wagons de terre ont été fournis par la carrière de Monkey-Hill. Les wagons de terre ont été employés à divers remblais exécutés sur le terre-plein. La pierre a servi au ballastage des voies et à l'empierrement de la nouvelle chaussée entre le terre-plein et Folk's River.

Le télégramme que nous publions plus haut, résumant le cube effectué en septembre, signale, pour cette section, une augmentation du cube : 126,000 mètres au lieu de 73,000.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *N. Appleton*, poursuivant les travaux de dérivation du Gatunçillo dans la direc-

tion de Bohio, a produit un cube de 89,346^{m}20, malgré les difficultés exceptionnelles causées par la rencontre d'un étang.

La drague *M. A. Slaven*, travaillant dans l'axe du canal au kil. 11,280, a donné 45,949^{m}500.

La drague *City of Paris* ayant terminé le dragage en approfondissement qu'elle exécutait au kil. 8, dans l'axe du Canal, les entrepreneurs ont utilisé cet arrêt en préparant la pose d'un deuxième long couloir. Ce travail devait être prochainement terminé.

Le travail de la drague *J. Dingler*, à la butte de la dynamite, très satisfaisant, a donné 25,799^{m}580 de terres et 30,541^{m}900 de roches, soit en tout 56,341 mètres 480.

Au commencement du mois, la drague *H. B. Slaven* avait travaillé, dans la dérivation de Gatuncillo, à l'approfondissement et à l'élargissement de cette dérivation, à la suite de la drague *N. Appleton*. Elle a ensuite été amenée dans le canal au kilomètre 10 pour travailler à l'approfondissement et à l'élargissement derrière la drague *M. A. Slaven*. Cet appareil a donné 54,747^{m}350.

La drague *City of New-York* a continué à draguer dans l'axe du canal, dans la direction de Bohio, donnant 52,204^{m}540.

Entreprise *Jacob*. — La drague n° 4, après avoir effectué, pendant les premiers jours du mois d'août, quelques dragages dans la rigole d'accès au canal derrière la butte de la dynamite, pour permettre la mise en place de la drague *H. B. Slaven*, a été ramenée ensuite à son ancienne position et a continué à travailler dans la dérivation de Gatun à la mer.

Les déboisements et le débroussaillement devant les dragues américaines ont été exécutés en régie.

Bohio-Soldado

L'entreprise *Tanguy* a continué ses opérations avec deux excavateurs et le matériel Decauville. Une nouvelle voie allait être passée à la cote 5 pour permettre de terminer une partie du travail avec du gros matériel.

Les chantiers de l'entreprise *Jacob* ont donné, dans la dérivation de Pena-Blanca à Bohio-Soldado, un cube de 6,656 mètres.

L'entreprise *Trottet* a continué la construction du barrage de l'Agua-Salud. On comptait sur le prompt achèvement de ce travail.

L'entreprise *Artigue* et *Sonderegger*, malgré l'interruption de quelques jours nécessitée par des réparations à l'un des deux excavateurs, a donné de bons résultats. La moyenne journalière des travailleurs a été de 323 hommes.

L'entreprise *Nercam* a donné 21,540^{m} dans la dérivation du Chagres, sur la rive droite du canal. L'entrepreneur travaille au développement de ses chantiers sur toute la longueur de la dérivation.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Ce*. — Les travaux d'excavation ont été repris vers le milieu du mois. Le montage des excavateurs Lebrun est terminé. Ces appareils devaient commencer à fonctionner vers les premiers jours de septembre.

L'entreprise *Huchet* dispose son matériel pour produire tout son effet dès la fin de la saison des pluies.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Ce*. — Malgré les pluies continuelles qui ont fréquemment interrompu les travaux, ces chantiers ont donné encore un cube supérieur à celui du mois précédent, lequel était déjà en augmentation sur juin. Les installations du gros matériel se continuent sans interrompre l'extraction au petit matériel. L'entreprise procède à l'installation de trois nouveaux excavateurs dans la plaine, entre les piquets k. 36,040 et 35,540. Un nouveau chantier a été ouvert au point k. 37,400.

L'entreprise *Métivier et Rochet* a continué ses travaux malgré les pluies ; elle a, en outre, préparé les nouvelles attaques pour la saison d'été. Cette entreprise préparait la mise en œuvre de deux nouveaux excavateurs, et elle disposait la nouvelle voie d'accès qui, contournant la seconde butte, permettra d'amener le gros matériel du côté de Panama.

Gorgona

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Ce* a continué les travaux commencés les mois précédents, sur les chantiers de Juan Grande et de la Grande Boucle, et activé l'installation des dragues.

Les travaux pour la dérivation de l'Obispo ont été repris le 2 août par les nouveaux tâcherons, MM. *Guébot et Ménage*.

Les travaux de l'entreprise *S. Beveraggi* approchent de leur achèvement du kil. 38,800 au kil. 39,240. La même entreprise a extrait 10,311^{m} du kil. 39,500 au kil. 40.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil* et *Cie*. — Un troisième chantier a été ouvert pour la dérivation du Chagres à Targa-Plata. L'extraction va en augmentant, les 14,900 mètres obtenus en août sont en nouvelle augmentation de 2,000 mètres sur les résultats du mois précédent.

Obispo

Aux chantiers de Santa Cruz, l'effort principal s'est concentré sur le côté gauche du canal, entre les piquets 44,300 et 44,500, avec trois attaques au Decauville et une attaque au grand matériel. Les déblais de la dernière attaque sont déchargés dans le Chagres, à la hauteur du kil. 44.

L'entreprise *Bona frères*, sur les chantiers du Cerro Gamboa, pousse deux attaques au grand matériel, l'une en aval, l'autre en amont du Cerro, à la cote 20. Dans l'attaque d'amont, le chargement des wagons se fait au moyen de quatre grues à vapeur qui enlèvent les blocs de roches disloqués par les coups de mine. Une attaque au

Decauville, à la cote 25, amène ses déblais sur deux appontements installés à droite et à gauche du canal et les déverse dans les wagons passant au-dessous. Une autre attaque, à la cote 30, sur le plan droit du Cerro, jette ses déblais dans le lit de l'Obispo en face du piquet 45,400. Enfin, une troisième attaque, à la cote 30, existe sur le flanc gauche du Cerro.

D'autres attaques au petit matériel continuent l'arasement de la fouille à la cote 20.

La Corosita est prise, du côté d'aval, par deux chantiers au grand matériel, aux cotes 30 et 35; les entrepreneurs installent un autre chantier pour remplacer le Decauville à la cote 40. Du côté d'amont fonctionnent quatre chantiers au grand matériel.

Toutes ces attaques vont à la rencontre les unes des autres, pour se rejoindre en cunette sur l'axe du canal.

Près de Las Cascadas, entre les piquets 48,000 et 48,655, des attaques au grand matériel ont été installées aux cotes 35, 40, 42 et 45.

Au point 48,100, deux perforatrices étaient en travail d'essai.

Emperador

La *Société de travaux publics et de constructions* continuait ses installations sur les chantiers du Cerro, des Petites Chutes, de la Cunette et du Lirio. Une grande voie ferrée générale, établie d'un bout à l'autre de la section, mettait en communication les différents chantiers et ces chantiers avec les décharges et les magasins.

Culebra

La réorganisation du chantier pour l'installation des entrepreneurs français intervenus, se poursuivait avec une grande activité; on comptait, malgré la saison, entrer en fonctionnement vers la fin de septembre.

Paraiso

Les travaux confiés à l'entreprise *Sosa et Musso*, pour la dérivation du Rio Grande, étaient considérés comme achevés.

Corozal

L'entreprise *Baratoux, Letellier et Cᵉ* avait employé, en moyenne, 50 wagonnets et 347 hommes, par jour, pour les terrassements à sec.

L'entreprise *Dreyfous* avait presque achevé le montage des maisons ouvrières du campement.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cᵉ*. — Les dragages dans la baie de Panama avaient été poursuivis par les dragues marines nᵒˢ 6 et 19.

La drague n° 6 avait avancé de 231ᵐ vers le large. La cote du plafond du chenal est en moyenne de 7,50 et le cube exécuté s'élève à 44,745^{m3}. La drague n° 19 a avancé de 142ᵐ vers la Boca sur une largeur de papillonnage de 58ᵐ. La cote du plafond est de 7ᵐ50 à 8ᵐ et le cube exécuté s'élève à 57,140^{m3}.

En *régie*, la drague n° 10, type à déversoirs de 180 chevaux, montée aux ateliers de la Boca, placée le 27 juillet au kil. 71,985 pour creuser d'abord le chenal jusqu'au câble sous-marin, s'est arrêtée le 18 août à 10ᵐ du câble et a commencé la tranchée transversale destinée à l'immerger à une profondeur telle qu'il ne fût plus un obstacle pour la continuité des travaux entre l'océan et la Boca.

Le 31 août cette tranchée était ouverte sur 136ᵐ de longueur et le câble y était placé.

On avait poursuivi le dragage du haut-fond entre les deux cables sous-marins et on estimait que ce travail serait terminé vers le 15 septembre.

L'AVENIR DU CANAL

Le journal la *Gironde* vient de publier, sur l'entreprise du Canal de Panama, une étude intéressante.

Notre confrère commence par donner des renseignements relatifs à la géographie physique de l'isthme (orographie, régime des eaux, etc.); il fait ensuite l'historique des différents projets ayant précédé celui qui est aujourd'hui en cours d'exécution, et il raconte comment le Congrès réuni à Paris en mai 1879, après avoir examiné les résultats des études faites dans l'isthme même, se prononça en faveur du tracé Panama-Colon, de préférence aux quatre autres tracés : Théuantepec, Nicaragua, San Blas et Atrato. Il fait remarquer que le Congrès n'a pas été guidé dans son choix par des raisons provenant seulement de la nature des lieux, mais qu'il a tenu compte aussi de l'existence de la voie ferrée déjà construite à travers l'isthme et grâce à laquelle les travaux devaient être singulièrement facilités.

Après avoir constaté la marche des travaux, le rédacteur de la *Gironde* conclut ainsi :

Le coût étant de douze cents millions, un trafic de 4 millions de tonnes seulement assurerait, dès la première année, un revenu de 5 0/0 net. Or, le Congrès international de 1879 a évalué à 7 millions et demi de tonnes le mouvement probable de la première année d'exploitation. Un mouvement de 7 millions de tonnes donnerait, défalcation faite des frais d'exploitation et d'entretien, un revenu de 8 0/0.

Le canal de Suez, qui avait été basé sur un trafic de 3 millions de tonnes, qui a déjà atteint 8 millions de tonnes, a encore à prendre plus de 10 millions de tonnes qui passent par le cap de Bonne-Espérance, en chargements de voiliers. Au canal de Panama, tous les navires quelconques — clippers, vapeurs et voiliers — pouvant passer, tout le mouvement maritime s'y manifestera, s'y développera même dès la première année.

CORRESPONDANCE

Un de nos abonnés, dans une lettre que nous regrettons de ne pouvoir, faute de place, reproduire *in extenso*, fait ressortir les motifs qui inspirent les détracteurs de

l'entreprise et réduit à leur juste valeur leurs accusations intéressées.

Notre correspondant reconnaît que les personnes qui sont au courant des choses se rassurent sans peine par la connaissance des faits; mais il s'occupe de ceux qui, ne lisant pas les rapports officiels, les récits des voyageurs parlant de ce qu'ils ont vu, se laissent naturellement émouvoir par les affirmations persistantes de la spéculation, et il ajoute :

Je suis convaincu, cependant, qu'il est facile de les ramener à une plus saine appréciation des choses, sans même qu'il soit besoin de recourir aux considérations patriotiques, ni aux démonstrations. Je me contente, pour tout argument, d'une simple observation que tout le monde devrait avoir faite

Les trois quarts des actionnaires du Panama sont parfaitement étrangers au monde de la Bourse. Ils ne savent pas les noms des personnages qui mènent la campagne contre eux. Mais je suppose qu'ils n'ont pas besoin de cette connaissance pour se douter que ces efforts de la spéculation n'ont pas pour but unique, ni même principal, d'épargner aux actionnaires trop confiants le désagrément de se voir déçus dans leurs espérances.

Quand une affaire est mauvaise, la spéculation se contente de la laisser de côté. Jamais on ne l'a vue s'agiter, se donner mille peines, dépenser des millions à seule fin de sauver de la ruine des gens trop naïfs. C'est là un rôle d'apôtre inconnu à la Bourse...

Mais si tout ce déploiement de zèle, qui en somme coûte très cher, ne s'explique pas par une passion d'apôtre, alors comment s'explique-t-il?

Le plus simplement du monde.

Les détracteurs du Canal se trouvent être précisément des actionnaires les plus profondément convaincus du succès de l'entreprise. Seulement, au lieu d'attendre leur part proportionnelle dans les bénéfices, ils veulent avoir la part de tous pour eux seuls. Ils espèrent qu'à force de mentir ils effraieront les timides et les ignorants, et que la dépréciation des titres leur permettra de s'emparer de l'affaire.

La conclusion s'impose d'elle-même... Si nous nous donnions la peine de raisonner, nous devrions tous nous dire que rien, mieux que ces attaques, ne démontre l'excellence du Panama. Plus on s'efforce de déprécier nos titres, plus nous devons les garder soigneusement. L'affaire est bonne, et ce sont ses détracteurs qui en fournissent chaque jour la démonstration la plus rigoureuse et la plus incontestable.

LA SITUATION

Prenant en considération la situation actuelle de la Compagnie du Canal interocéanique, le *Figaro* rappelle les difficultés surmontées, le chemin parcouru, et il constate que depuis la dernière assemblée des actionnaires «des faits considérables» se sont accomplis. Parmi ces faits, il cite le succès de l'émission des *Obligations nouvelles*, et surtout la rapidité, « la simplicité avec laquelle les actionnaires ont effectué le dernier versement appelé sur les actions. »

La dernière étape, dit notre confrère, a fait passer l'entreprise du Canal de Panama de la période des raisonnements, période pendant laquelle les mieux avisés ou les mieux doués ont l'avantage, à la période précise des faits où l'avantage revient aux flegmatiques. Le problème, en effet, d'abord compliqué, est devenu d'une simplicité puérile.

Il était triple le problème, avant la dernière assemblée : 1° Le Canal est-il faisable? 2° Quand sera-t-il fait? 3° Combien rapportera-t-il?

De ces trois parties du grand problème, la troisième seule avait une solution. On savait depuis le Congrès de 1879 que le trafic prêt à passer le Canal lorsqu'il serait ouvert, dépasserait 7 millions 1/2 de tonnes et qu'en conséquence, une recette minima de 112 millions de francs (100 millions en chiffre rond, pour parer largement à toutes les charges et frais annuels possibles) était assurée, avant tout, au capital engagé.

Les deux autres parties du problème, jusqu'ici mal résolues, demeurées vagues, ont acquis des solutions aussi simples, aussi nettes que la troisième.

Il est acquis maintenant que le Canal est faisable ; et il sera fait... quand les 120 millions de mètres cubes seront enlevés. Or, toutes les machines étant en fonction — machines ayant fait leurs preuves, — il faut 1 million de mètres par mois en 1886, 2 millions en 1887 et 3 millions en 1888 pour que tout soit fini en 1889.

Mais dira-t-on, si les entrepreneurs ne donnent pas le cube promis ? S'il manque quelque chose à la moyenne mensuelle fixée ? — D'abord, nous remarquerons que pour cette année déjà, il ne manque rien à la moyenne, qu'elle est même un peu dépassée, et s'il manquait quelque chose aux moyennes de 1887 ou 1888, ce serait simplement un retard proportionnel à ce manquement, retard qui ne coûterait en somme que l'intérêt des capitaux engagés, puisque les entrepreneurs sont payés à tant le mètre cube, et qu'on ne paie le mètre cube que lorsqu'il est fait. L'aléa, quant au coût, n'est pas subordonné à la durée de l'exécution, mais seulement limité à l'intérêt des sommes engagées ; évidemment, c'est quelque chose ; mais c'est peu de chose en comparaison de l'affaire ; le canal coûtera 30 ou 40 millions de plus et les 30 ou 40 millions, en somme, auront été touchés par les actionnaires eux-mêmes et par les obligataires, sous forme d'intérêts.

Le rédacteur arrive logiquement à cette conclusion que l'on est loin maintenant des périodes d'agitation, de doute, de fausses nouvelles ; on se trouve en face d'un canal faisable, d'une œuvre confiée à des entrepreneurs; d'un trafic connu, chiffré, qui chaque année augmentera, et toutes ces considérations justifient, à ses yeux, la résistance opposée par les actionnaires et les obligataires de Panama aux manœuvres les plus habiles dirigées contre leurs valeurs. Ils augmentent leur part doucement, lentement, tranquillement, « avec cette persévérance dont l'histoire du Canal de Suez nous offre le plus bel exemple, l'exemple le plus justifié par le succès ».

Notre confrère termine ainsi :

« Pour ceux qui aiment les rapprochements, nous constatons que l'entreprise de Panama se trouve exactement — au point de vue financier, comme au point de vue des travaux — dans la situation du Canal de Suez en 1866, trois ans avant son inauguration, avec cette différence que les capitalistes craintifs qui cédèrent alors en 1866 aux dernières

attaques de la spéculation pessimiste, ne se laisseront pas prendre deux fois au même piège. Cette simple expérience explique la tenue des cours et les achats continuels aussi bien sur les obligations que sur les actions du Canal de Panama.

LES OBSÈQUES DE M. LA VIEILLE

ANCIEN CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE A PANAMA

Dimanche, 24 courant, la ville de Cherbourg a rendu un touchant hommage à la mémoire d'un de ses enfants, M. La Vieille, décédé en août dernier à Panama, où il représentait la France comme consul général. Le corps, ramené par le *Canada*, avait été déposé à la gare dans une chapelle ardente. Un cortège imposant l'a accompagné de la gare à l'église de la Sainte-Trinité et de l'église au cimetière.

Tout Cherbourg a pris part à cette cérémonie ; de nombreuses députations, venues de tous les points du département et de Paris, augmentaient l'éclat de cette démonstration.

Plusieurs discours ont été prononcés. On a retracé la vie de M. La Vieille, constaté son énergie, son patriotisme, son dévouement à la ville de Cherbourg, à son département, à la Patrie. « A Panama, a-t-on dit, il ne représentait pas seulement la France au point de vue po- « litique, mais il s'intéressait avec passion à la grande « œuvre de notre compatriote, y voyant le triomphe « des idées de paix et de liberté et l'expansion de notre « influence. »

La Compagnie du Canal interocéanique, qui avait fait déposer une couronne sur le cercueil, était représentée à ces funérailles par M. Fournier, chef du secrétariat, qui a prononcé quelques paroles d'estime et de regret.

LES TIRAGES DES OBLIGATIONS NOUVELLES

Au cours d'une étude sur les *obligations nouvelles* publiée par un de nos confrères et que nous avons reproduite dans le *Bulletin* du 15 octobre, il est fait mention, par erreur, du 15 janvier au lieu du 15 décembre, comme date du deuxième tirage de 1,000 obligations.

Nous rétablissons ci-dessous ce passage tel qu'il doit être lu :

Le tirage du 15 octobre portera sur 1,000 obligations; le tirage du 15 décembre portera également sur 1,000 obligations, et ainsi de suite, tous les deux mois, jusqu'au tirage du 15 août 1887.

A partir du 15 octobre 1887, le nombre des obligations tirées chaque deux mois augmentera, jusqu'à atteindre la quantité de 3,024 en un seul tirage.

C'est bien le programme de M. Ferdinand de Lesseps; les *obligations nouvelles* sont bien ce titre qui, « en « outre d'un revenu honorable, assure à chaque por- « teur, sans exception, dans un temps donné, une large « prime bénéficiaire, avec des tirages fréquents où le « plus grand nombre possible d'obligations sortent, de « manière à favoriser *également* le plus grand nombre « possible de porteurs, au lieu d'en favoriser un seul, « de temps en temps, par un gros lot ».

LE CHEMIN DE FER DE PANAMA

Divers journaux ont annoncé que la circulation était suspendue sur le chemin de fer de Colon à Panama par suite d'une grève des conducteurs et mécaniciens.

Le *Soir* du 29 octobre publie à ce sujet le télégramme suivant :

(*De notre correspondant.*)

« Colon, 27 octobre.

« La grève des mécaniciens et conducteurs a duré « vingt-quatre heures. Le service a été repris et n'a pas « discontinué. »

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 *au* 30 *Octobre* 1886.

(Opp. 499). — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, n° 3,836 pour une obligation.

(Opp. 500). — Sur 11 coupons n° 4 (échéance du 15 octobre 1886), d'obligations 3 0/0 au porteur, n°s 108,514 à 108,519, 230,711 à 230,715.

(Opp. 501). — Sur une obligation nouvelle provisoire entièrement libérée, n° 240,669.

(Opp. 502). — Sur 6 coupons n° 4 (échéance du 1er octobre 1886), d'obligations 4 0/0 au porteur, n°s 61,636, 318,662 à 318,666.

(Opp. 503). — Sur 4 obligations 4 0/0 au porteur, numéros 224,284 à 224,287.

(Opp. 504). — Sur 2 coupons n° 1 (échéance du 15 novembre 1886), d'obligations nouvelles au porteur, n°s 393,580 à 393,581.

(Opp. 505). — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 361 pour cinq obligations.

(Opp. 506). — Sur 30 actions au porteur n°s 430,597 à 430,626 et 2 dixièmes de part de fondateur, n°s 3,003 et 6,501.

(Opp. 507. — Sur une action au porteur n° 447,719.

(Opp. 508). — Sur 10 obligations 4 0/0 au porteur, numéros 267,592 à 267,601.

(Opp. 509). — Sur une obligation provisoire 3 0/0, non libérée, n° 378,488.

(Opp. 510). — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée, n° 256,250.

(Opp. 511). — Sur deux actions au porteur n°s 374,000 et 374,001.

(Opp. 512). — Sur quatre coupons n° 12 (échéance du 1er janvier 1887), d'actions au porteur n°s 39,073, 355,148, 355,149, 517,977.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 *au* 30 *Octobre* 1886.

(Opp. 390). — Sur 3 obligations 3 0/0 au porteur, numéros 518,371 à 518,373.

(Opp. 411). — Sur 16 actions au porteur n°s 194,199 ; 272,672 et 272,673; 273,112 et 273,113; 273,127 à 273,131 ; 389,525 à 389,530.

(Opp. 472). — Sur 4 obligations 4 0/0 au porteur, numéros 187,639 à 187,640, 202,963 et 249,824.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 30 OCTOBRE 1886

DATES	ACTIONS (375 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT	A TERME	5 P. 100	3 P. 100	4 P. 100	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS.	200 FR. PAYÉS TITRE PROVIS.
16	408.75 410 411.25 408.75 410	en liq. : ... au 31 : 408.75 410 407.50	330 335 338.75 337.50	211.50 212 211.25	256 257 258	452 453 453.50 455	412 413 414.50 412 414	425 427 428 428.50 429 429 50 430
17	»	»	»	»	»	»	»	»
18	412.50 413.75 411.25 412.50 413.75 415 416.25 417 50 418.75 420 422.50	en liq. : au 31 : 412.50 420 411.25 418.75	340 342.50 342 340	210 211 211.50	258 258.50 259 259.50 260	455 456 456.50 456 455 454.25	415.75 416 415 416 416.25 417	428.75 429 430 429.25 430 430.50 431
19	425 423.75 422.50 423.75 421.25 420 418.75 417.50 420 422.50 416.25 415	en liq. : ... au 31 : 425 415 416.25	342 342 25 341.75 342.50	211 210 208 211.25	259 260	455 454 453 452 451.50 451 450	418 419 417	430 432 431 430
20	418.75 420	en liq. : ... au 31 : 420 421.25 417.50	345	211 210.50 210.25 210	260	452 450	417.25 418 419 420 421 422 421.50	431 432 432.50 434.75 435
21	420 421.25 422.50 423.75 421.25 420	en liq. : ... au 31 : 420 422.50	345 346 347.50	210 211 211.50 212 212.50 212 211 211.25	260 260.50 262 260	450 452 453	422 423 421	432.75 434.50
22	418.75 420 417.50 418 75 420 417.50	en liq. : ... au 31 : 420 417.50	345 347 345 343	211.50 210.50 210 211	260 260.25	452 453 454 455	422.25 421 420.75 420 417.75	»
23	415 413.75 412.50 415 416.25	en liq. : ... au 31 : 415 416.25 413.75	343	212 210.50 210	260 259.50 260.25 260 50	455 451 450 443 452	415 417 418 419.75	432.50 431.25 431 430.50 430.25 432.50 431.25
24	»	»	»	»	»	»	»	»
25	412.50 413 75 415 416.25 413.75	en liq. : ... au 31 : 411.25 415 413.75	343	210 209.50 209 208.75 208.50 206 208	260	454 455	420 419	432.50 433.50
26	416.25 417.50 418.75	en liq. : ... au 31, 418.75 416.25	343 50 344 345	210 209.75	260 259.50	455 456 457 458 460	420 419.75 421 421 50	434 434.50 435
27	420 418.75 417.50	en liq. ... au 31, 418.75 420	344.75 345	210 209 208	260 260.25 260 50	460 461.25 465 461	422 421	434.50 435
28	417.50 416.25	en liq. : ... au 31, 417.50 418.75 416.25	345	208 210	260 260 25 260.50	460 461 461.50 462	422	435 434.75 434.50
29	417.50 416.25	en liq. : ... au 31, 416.25 417.50	345	210 209 75 209.50 209.25 209 208	260 260.25 260.50	460 462	422 421.75	434.50
30	417.50 418.75 416 25 417.50 416.25	en liq. : .. au 31 : 418.75 416.25	345 346	210 209.50 210	260 260.25 260.50	458.75 455 458.75	422	434.50 435 434.50

7e Année. — Numéro 174. Lundi 15 Novembre 1886.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES

Deuxième tirage

Le deuxième tirage des Obligations nouvelles aura lieu le mercredi 15 décembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1,000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des Obligations Nouvelles, que, dans le cas de sortie au tirage, les obligations qui, le 15 décembre, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles libérées de 300 francs, dont les titres sortiront au tirage du 15 décembre, recevront 1,000 francs par obligation sortie, sous déduction de la somme de 150 francs non appelée et non versée.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 francs par obligations, sous déduction de 8 fr. 25 pour intérêts du 15 janvier au 15 mai, à restituer à la Compagnie.

Les Obligations Nouvelles (titres définitifs), qui sortiront au tirage, seront remboursées à 1,000 fr. chacune.

OBLIGATIONS 5 0/0

Huitième tirage

Le huitième tirage des obligations 5 0/0 aura lieu le mercredi 15 décembre prochain, à une heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 188 obligations qui seront remboursables à dater du samedi 15 janvier suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Southampton, le 4 novembre, par le paquebot Medway.

MULLER (Nicolas), Chaudronnier.

De Saint-Nazaire, le 10 novembre, par le paquebot Amérique.

MM. KYLSKI (Bronislas-Paul), Ingénieur divisionnaire.
AUGEARD (Alphonse), Chef de section.
DE JOSÉ (Louis), —
DAVID (Charles), Sous-Chef de section.
PEYROUTET (Pierre-Henri), —
CAMOSSO (Charles), —
DUCHÈNE (Honoré), —
LÈBRE (François-Ferdinand), —
HOUDIN (Hector-Benjamin), —
BOULANGER (Anotole-Henri), —
LAMADON (Emile-Georges), Comptable.
LECLAIRE (Auguste), —
LACOMBE (Jean-Baptiste), Inspr du matériel.
BOEUF (Nicolas), —
BERNARD (Armand), Opérateur.
DECLÉVA (Alphonse), —
COUDAUD (Jean-Louis), —
FAVIER (Emile-Jacques), —
GRIMAL (Jean-Marie), —
ROUSSEAU (Paul-Ferdinand), —
MALGARINI (François), —
PETIT (Jules-Edmond), —
Docteur COINGT (Maurice), Médecin.

L'INAUGURATION DE LA STATUE DE LA LIBERTÉ A NEW-YORK

Nous avons rendu compte sommairement, dans notre dernier numéro, d'après une dépêche de l'*Agence Havas*, des cérémonies auxquelles a donné lieu l'inauguration à New-York de la statue de la *Liberté éclairant le monde*.

Les journaux américains ont apporté, depuis, des détails complets sur les divers incidents qui se sont produits à cette occasion. Nous résumerons les principaux faits rapportés par la presse des Etats-Unis ; ils témoignent des cordiales dispositions du peuple américain tant à l'égard de la nation française qu'envers la personne du Président-Directeur des Compagnies de Suez et de Panama.

Arrivée à New-York le 25 octobre, la Délégation officielle dont faisait partie M. Ferdinand de Lesseps, en sa qualité de Président de l'Union franco-américaine, a été, dès son débarquement, l'objet des attentions les plus flatteuses.

A l'issue du banquet qui fut offert le soir même, à *Hoffman-House*, par le Comité américain, M. de Lesseps a reçu de la colonie française de San Francisco un télégramme ainsi conçu :

« Au moment où vous posez le pied sur le sol
« de la grande République, la colonie française
« de San Francisco vous envoie l'hommage de sa
« grande admiration, et je crois être l'interprète
« de toute la population de San Francisco en sou-
« haitant une bienvenue enthousiaste au grand
« Français, qu'elle reconnaît déjà comme son plus
« grand bienfaiteur. »

Le lendemain, à une grande réception organisée à l'Académie de musique par le Cercle de l'Harmonie, M. Spuller, le délégué de la Chambre des Députés, a remercié l'assistance « de l'accueil si chaud et si sympathique fait à la Délégation. »

La série des discours était terminée, dit le *Courrier des Etats-Unis*, et les délégués se levaient pour se retirer, mais de toutes parts on a acclamé le « grand Français » s'avançant sur le devant de la scène en disant :

« Messieurs, comme l'a déjà fait M. Spuller, je ne puis que
« vous dire : Merci ! et crier avec lui : Vive l'Amérique ! »

Les mêmes manifestations sympathiques, les mêmes prévenances ont été prodiguées à nos compatriotes aussi bien dans les cérémonies officielles que dans les réunions privées organisées en leur honneur pendant leur séjour aux Etats-Unis.

La veille de l'inauguration, les délégués français se sont rendus à diverses réceptions officielles au *City Hall*, au *Produce Exchange* et au *Maritime Exchange*. Au City Hall, ils ont été reçus par le maire et le conseil des aldermen, qui ont offert à M. Bartholdi la franchise municipale et aux autres membres de la délégation l'hospitalité de la ville. Au Produce Exchange, les délégués ont été l'objet d'une véritable ovation. Au Maritime Exchange l'amiral Jaurès, qui a pris la parole, a été très applaudi. Le soir, en sortant de l'*Union league Club* où une réception avait été offerte aux Délégués français, la Délégation est allée visiter les bureaux et les ateliers du *New-York Herald*.

M. de Lesseps, dit le *New-York Herald*, était en tête de la Délégation et fut escorté du haut en bas de l'établissement

et même dans le sous-sol ; malgré la journée terriblement fatigante qu'il venait de passer, les nombreux *speeches* prononcés et les milliers de poignées de mains données, le grand ingénieur était aussi dispos et enjoué que le plus jeune membre de la Délégation.

C'est le jeudi 28 octobre qu'à eu lieu la cérémonie officielle d'inauguration, en présence de M. Cleveland, président de la République des Etats-Unis.

Bien que le temps fut mauvais, cette fête, qui avait attiré à New-York un grand nombre d'étrangers, a eu un caractère des plus imposants.

Les principaux édifices de la ville, ainsi que la plupart des navires mouillés dans le port étaient pavoisés.

La population s'était massée sur le parcours que devait suivre le cortège civil et militaire, qui se rendait de la ville haute à la ville basse. Assistaient à ce défilé, sur une tribune dressée devant l'hôtel de la cinquième avenue : le président Cleveland, MM. Bayard, secrétaire d'Etat ; Whittey, secrétaire de l'amirauté; Vilas, ministre des postes ; Lowar, secrétaire à l'intérieur ; le général Shéridan, commandant en chef de l'armée de l'Union ; Bartholdi, de Lesseps, l'amiral Jaurès, etc., etc.

200 navires ont pris part à la parade navale organisée sur la rivière du nord.

Le centre de la fête était l'île Bedloe, sur laquelle on avait élevé une vaste plateforme décorée de drapeaux. C'est là qu'ont pris place le comité américain et la délégation française. Une autre estrade plus petite, adossée au piédestal et brillamment décorée de drapeaux français et américains, était réservée au président et à sa suite, à l'amiral Jaurès, au général Pélissier, à MM. de Lesseps, Spuller et Desmons, M. et Mme Bartholdi, M. Lefaivre, M. Chauneuf Depew et le Rév. Dr Stors.

A peine les sièges sont-ils occupés que le canon tonne, des bordées de sifflets de vapeur partent de tous côtés et en même temps ; ils annoncent l'arrivée du président. Le vacarme est étourdissant et émouvant à la fois.

C'est à ce moment que la cérémonie proprement dite a commencé.

Les prières publiques étant lues, M. Ferdinand de Lesseps a prononcé le discours suivant :

« Je me suis empressé de me rendre à la gracieuse invitation qui m'a été faite par le gouvernement de la grande République américaine.

« C'est une idée généreuse que celle qui a présidé à l'érection de la statue de la Liberté. Elle honore également ceux qui l'ont conçue et ceux qui l'ont comprise en l'acceptant.

« La Liberté éclairant le monde ! Grand phare élevé au milieu des flots, au seuil de la libre Amérique.

« En débarquant sous sa clarté, on saura qu'on foule une terre où l'initiative individuelle se développe dans toute sa puissance ; où le progrès est une religion ; où les grandes fortunes deviennent populaires par leurs fondations charitables, en encourageant l'instruction, la science, et jetant, pour l'avenir, des semences fécondes.

« Vous avez raison, citoyens américains, d'être fiers de votre *Go ahead*. Vous avez fait bien du chemin depuis cent ans, grâce à ce cri, parce que vous avez été intrépides.

« En vous parlant des sympathies de la France, je sais que j'exprime la pensée de tous mes compatriotes.

« Nul souvenir pénible et douloureux entre les deux pays ; une seule rivalité : celle du progrès. Nous acceptons vos inventions comme vous acceptez les nôtres, sans jalousie. Vous aimez les hommes qui osent et qui persévèrent. Je dis comme vous : *Go ahead!* Nous nous comprenons quand je parle ce langage. Je me crois donc en famille quand je suis parmi vous.

« D'illustres descendants de la noblesse française, qui traversaient l'Atlantique, il y a cent ans, vous apportant, à l'aurore de votre Indépendance, le concours dévoué de notre sympathie nationale, rêvaient pour vous de grandes destinées : leurs rêves ont été dépassés.

« A un siècle de distance, ces sympathies sont restées les mêmes ! Des représentants de la France voient aujourd'hui l'Amérique puissante et libre, et ils lui présentent cet emblème pour proclamer qu'elle a grandi pour la Liberté.

« Un historien anglais, Kepworth Dixon, dans son livre sur la Nouvelle-Amérique, après avoir dit de votre constitution qu'elle « n'est pas le produit du sol et qu'elle ne procède pas de l'esprit anglais » a ajouté : « on peut au contraire la regarder comme une plante exotique née dans l'atmosphère de la France.

« Quelle que soit l'opinion de Dixon, votre loi est bien exclusivement américaine et je suis fier aussi de constater qu'on peut y voir un lien d'origine française.

« C'est une joie pour moi de vous parler ainsi à cœur ouvert et de savoir que mes paroles sont accueillies comme celles d'un ami véritable.

« Bientôt, messieurs, nous nous retrouverons ensemble pour célébrer une nouvelle conquête pacifique.

« Au revoir, à Panama, où le pavillon des 38 étoiles de l'Amérique du Nord viendra flotter à côté des bannières des Etats indépendants de l'Amérique du Sud et formera dans le Nouveau-Monde, pour le bien de l'humanité, la pacifique et féconde alliance de la race franco-latine et de la race anglo-saxonne. »

En s'asseyant, « M. de Lesseps, dit le *Courrier des Etats-Unis*, a été acclamé. »

M. Evarts, Président du Comité américain, a pris ensuite la parole, et M. Cleveland, Président de la République des Etats-Unis, a répondu en ces termes :

« Monsieur le Président,

« Le peuple des Etats-Unis accepte avec reconnaissance de ses frères de la République française, cette œuvre d'art imposante et grandiose, à l'inauguration de laquelle nous procédons aujourd'hui.

« Ce don que nous devons à l'affection et à l'estime du peuple de France nous prouve que, dans nos efforts pour recommander à l'humanité un gouvernement reposant sur la volonté populaire, nous avons encore au delà du continent américain un allié fidèle; il nous démontre la bienveillance des Républiques.

« Nous ne sommes pas réunis aujourd'hui pour nous incliner devant le représentant d'un dieu courroucé et belliqueux personnifiant la vengeance. Nous contemplons, au contraire, notre déité paisible montant la garde aux portes ouvertes de l'Amérique et, plus grande que toutes les autres chantées par les poètes. Au lieu de tenir dans sa main les foudres qui portent la terreur et la mort, elle soutient le flambeau qui guide les hommes dans la voie de l'affranchissement.

« Nous n'oublierons pas que la liberté a élu son domicile parmi nous, et les préceptes qu'elle nous enseigne ne seront pas négligés. De fidèles adorateurs entretiendront ici l'ardeur de ses feux qui illumineront les rivages de notre République sœur de l'Est pour se réfléchir au delà et percer l'obscurité de l'ignorance jusqu'à ce que la liberté éclaire le monde. »

M. Lefaivre, ministre plénipotentiaire et délégué extraordinaire du gouvernement de la République française, répondant au Président, a prononcé un discours dont nous reproduisons ci-après les principaux passages :

« En présence d'une assemblée aussi imposante et comme prélude d'une cérémonie qui consacre l'amitié séculaire de deux grandes nations, c'est un bien grand honneur et un bien vif plaisir pour moi de vous apporter tout d'abord, au nom du gouvernement et de tout le peuple français, l'expression sincère et chaleureuse d'une participation sympathique.

« La cérémonie que nous inaugurons en ce moment est une de celles qui font époque dans l'histoire. Pour le peuple américain elle couronne un siècle d'efforts et de glorieux triomphes. Aux yeux des autres nations, elle atteste avec éloquence la dignité humaine, et pour les amis du progrès, de la science et de la justice, elle justifie les espérances les plus ambitieuses.

« L'effigie de la liberté modelée par un grand artiste exciterait partout l'attention et la déférence.

« Mais, ici, sur cette terre américaine, elle acquiert une signification particulière : chez un peuple dont elle symbolise l'existence et le développement depuis plus d'un siècle, et qui pendant cette longue période a pratiqué avec tant d'éclat toutes les vertus viriles de la Liberté...

« Français et Américains, la Liberté n'est pas seulement pour nous une doctrine commune, c'est un lien de famille. Car c'est de l'alliance entre les deux peuples qu'est issue sa force expansive, sa plus éclatante manifestation et son rayonnement dans tout l'univers. Et ce sera pour

la France un honneur éternel d'avoir secondé l'essor de votre héroïsme et d'avoir compris, dès le premier jour, les perspectives grandioses que cette ardeur généreuse ouvrait à l'humanité...

« Ce symbole que nous inaugurons aujourd'hui n'est pas une allégorie chimérique, témoignage d'union fraternelle entre les deux plus grandes Républiques de la terre, il est salué à la fois par cent millions d'hommes libres, se tendant la main à travers l'Océan atlantique; spectacle admirable et bien digne de fixer l'attention du penseur. Car c'est le triomphe de la raison, de la justice...

« C'est, dans un avenir rapproché, l'extinction des rivalités sanglantes, la réunion des divers peuples en une seule famille, par le droit, la science, l'art, la sympathie pour les faibles! Oui, telles sont les vérités que proclame notre statue de la Liberté! Les lumières bienfaisantes que son flambeau va faire rayonner sur le monde entier! Et parmi les milliers d'Européens que chaque journée amène sur ces rives hospitalières, pas un seul ne passera devant ce glorieux emblème, sans en comprendre immédiatement la grandeur morale, sans le saluer avec respect et reconnaissance. »

Après les discours, les voiles qui couvraient la statue colossale étant tombés, celle-ci est apparue, saluée d'une explosion de cris enthousiastes. Les musiques se sont mises à jouer, les forts et les vaisseaux de guerre ont tiré des salves d'artillerie.

Le président Cleveland ayant officiellement notifié l'acceptation de la statue comme don de la nation française à la nation américaine, M. Chauncey-Depew a prononcé le discours de remerciements et la bénédiction a été donnée à l'œuvre de Bartholdi.

Dans la soirée a eu lieu, chez Delmonico, le banquet offert aux délégués français par la Chambre de commerce de New-York. Il était près de huit heures quand les délégués, escortés par le comité de réception de la Chambre de commerce, ont pénétré dans la salle à manger. Cette salle, superbement éclairée et pavoisée de drapeaux français et américains, présentait un coup d'œil féerique.

M. James M. Brown, président de la Chambre de commerce, s'est assis au milieu de la table d'honneur, ayant à sa droite MM. A. Lefaivre, Spuller et Bartholdi; à sa gauche, M. de Lesseps, l'amiral Jaurès, le général Pélissier et M. Desmons. Outre les autres membres de la délégation française, se trouvaient parmi les convives: le sénateur Evarts, le général Schofield, l'amiral Luce, MM. Geo Vm Curtis, Frédéric Coudert, Levi P. Morton, Charles Homer, le commodore Gherardi, Charles Mali, consul de Belgique, Richard Butler, le général Stone et deux de ses aides de camp, les colonels Collins et Gouraud, MM. Truy, Potts, Chauncey Depew, Seligman, Dausseing, etc.

Au dessert, M. Brown a porté un toast au président des Etats-Unis. L'orchestre a joué alors le *Hail Columbia*. M. Brown a proposé ensuite la santé du président de la République française, et M. Lefaivre, ministre plénipotentiaire, a remercié dans une allocution en anglais qui a été très applaudie.

De nombreux autres toasts ont été portés et les délégués français se sont retirés vivement impressionnés.

Le vendredi, 29 octobre, la délégation française a visité divers établissements tels que le collège de New-York, les salles-d'asile et l'hôpital français, la chambre de commerce, etc. Nous empruntons au *Courrier des Etats-Unis* le récit de quelques-uns des incidents qui ont signalé cette excursion:

La visite des délégués français aux Salles d'asile de la 25e rue et de South Fifth avenue a été l'événement de la journée d'hier. Conduits par plusieurs membres du comité de l'Union des sociétés, les délégués français sont partis à 1 1/2 heure d'Offman House, et se sont rendus directement à l'école maternelle de la 25e rue, où ils ont trouvé réunis une cinquantaine d'enfants. Ils ont été accueillis par le chant d'un couplet de la *Marseillaise*, exécuté avec un entrain réjouissant par l'école entière. Puis, dans un dialogue avec l'institutrice, les enfants ont raconté d'une manière touchante l'histoire de l'Alsace-Lorraine, suivie d'un examen sur la géographie. A la question: « Qui a fait percer l'isthme de Panama? » le chœur répond: « Le Grand Français! » Tous les yeux se sont tournés naturellement vers « le Grand Français », et la salle aurait volontiers croulé sous les applaudissements....

Tout cela s'est passé avec une bonne grâce et une correction parfaite, attestant l'excellente direction de l'école. Les délégués ont remarqué avec une émotion allant jusqu'à l'attendrissement les physionomies épanouies et heureuses de toute cette petite famille française, qui leur a été présentée par M. Gustave May, président du comité chargé de l'administration des salles d'asile. M. de Lesseps leur a adressé quelques paroles affectueuses auxquelles a répondu M. B. Hubert, président de l'Union des sociétés, fondatrice des Salles d'asile. « Vous venez de voir par vous-mêmes, a-t-il dit, ce qu'on enseigne aux enfants des Français d'Amérique: l'amour de la Patrie et l'admiration des grands hommes dont elle s'honore. »

L'amiral Jaurès, les larmes aux yeux, a pris la parole et a encouragé les enfants à persister dans leur culte pour la France et à devenir dignes d'elle. Elle attend beaucoup des générations qui s'élèvent.

En se retirant, M. de Lesseps a complimenté l'institutrice et les enfants, et la délégation s'est rendue à la salle d'asile

No. 1, située South Fifth avenue, au cœur de l'agglomération française.

Une foule considérable stationnait aux abords de l'établissement. Les Grenadiers Rochambeau, commandés par M. Rossestiel, faisaient la haie ; ils ont présenté les armes, et le corps de musique a exécuté la *Marseillaise*. Les délégués ont été reçus par l'institutrice, Mme Clarkson, qui peut revendiquer une bonne part de la création de notre première salle d'asile. Près de cent enfants étaient rangés autour d'elle. Elle leur a fait exécuter des marches très bien réglées, avec accompagnement de chants patriotiques. Puis ceux-ci ont pris place sur leurs bancs, et ont répondu avec une précision remarquable aux questions qui leur ont été adressées sur le programme de leurs études juvéniles, et sur la morale générale. Un petit garçon a récité avec une expression saisissante un morceau de Victor Hugo sur un des épisodes les plus douloureux de la guerre de 1870. L'amiral Jaurès, visiblement affecté, a, pour dissimuler son émotion, pris un charmant bébé blond placé devant lui, et l'a assis sur ses genoux en l'embrassant avec effusion. Une petite fille a présenté à M. de Lesseps un magnique bouquet en disant : « Les petits Français d'Amérique au Grand Français de France. » Toute l'assistance était profondément impressionnée.

M. de Lesseps, qui avait suivi avec une extrême attention les exercices des enfants, leur adresse alors une petite allocution semi-humoristique, dans laquelle il les félicite de leur avancement, et il dit notamment :

« Je ne m'attendais pas, je vous l'avoue, à venir « prendre ici une leçon de géographie (*On rit*). C'est « vrai, je suis étonné ; de mon temps les petits « enfants, et même les grands, n'en savaient pas « autant ; on étudiait alors fort peu et fort mal la « géographie en France. Quand j'ai passé mon bac- « calauréat, avec trois de mes camarades devenus « ministres depuis, on nous a mis une carte sous « les yeux, et on nous a demandé où étaient les « quatre points cardinaux : aucun n'a pu le dire « (*On rit*). Aujourd'hui, dans la colonie française « de New-York, je trouve des enfants de trois ans « capables de faire le dénombrement de tous les « Etats du monde avec leurs capitales !... »

M. de Lesseps a terminé par de chaleureuses félicitations.

En sortant de la salle d'asile de South Fith avenue, les délégués sont allés à l'hôpital français dont ils ont visité avec un vif intérêt les différentes salles, puis ils se sont rendus à la Chambre de commerce de New-York, qui a son siège dans Nassau street. Arrivés à 4 heures, nos compatriotes ont été reçus par M. Brown, président, et M. Wilson, secrétaire ; ils ont pris place dans la grande salle des séances.

M. de Lesseps, prenant la parole au nom de la délégation a prononcé une courte allocution :

« Messieurs, c'est le commerce qui fait la gran- « deur des peuples. Je suis heureux d'être reçu « dans un des palais du peuple le plus commer- « çant du monde. Je vous remercie de votre « accueil qui, en ma personne, s'adresse à la « France. »

Au sujet de cette visite, le *New-York Herald* s'exprime ainsi :

Une longue ligne de voitures stationnait hier devant les salons de la Chambre de commerce. Ce corps représentatif et influent des affaires donnait une réception au comte de Lesseps et aux autres gentlemen distingués de la délégation de France venue pour assister à la cérémonie de la dédicace de la statue de Bartholdi.

Le grand ingénieur français fit son entrée dans les salles de la Chambre accompagné par M. Bartholdi, le général Pélissier, l'amiral Jaurès, le colonel de Pusy, et MM. Spuller, Hiélard, Caubert, Giraud, Robert et Desmons, membres de la délégation ; M. Jesse Seligman, le banquier, escortait le comte de Lesseps qui était l'hôte spécial de la circonstance, et auquel la Chambre était particulièrement désireuse de souhaiter la bienvenue, afin d'offrir aux hommes représentant le commerce de New-York une occasion de faire la connaissance de l'ingénieur civil qui a tant fait pour le commerce du monde, dans la construction du Canal de Suez.

M. de Lesseps fut bruyamment applaudi au moment où il apparut sur le seuil et conduit au bureau du président, par le banquier James M. Brown, président de la Chambre. M. Brown dit que les marchands de New-York seraient grandement heureux de lui serrer la main et de faire sa connaissance.

M. de Lesseps répondit en français : « Je serai on ne plus satisfait de serrer la main des hommes qui dirigent le commerce de ce grand pays. »

La foule se forma ensuite en ligne et tous ses membres défilèrent devant M. de Lesseps, M. Bartholdi et les autres délégués, et furent présentés par le président Brown, ou par M. Jesse Seligman. M. de Lesseps secoua la main à tous échangeant de temps en temps quelques paroles de bienvenue. Mais il y avait plusieurs centaines d'hommes d'affaires présents et le temps manquait pour s'arrêter longtemps avec chaque individu.

Parmi les New-Yorkais bien connus, les suivants étaien présents :

MM. John Bigelow-Levi, P. Morton, James Seligman, Jefferson Seligman, Cyrus W. Field, Cornelius N. Bliss, Elliot F. Shepard, etc.

Le *Courrier des Etats-Unis* rapporte dans les termes suivants la visite faite le 30 octobre aux bureaux du journal par la délégation française :

Le *Courrier des États-Unis* a eu, hier soir, une surprise aussi agréable que flatteuse. A cinq heures, nous avons reçu dans nos bureaux la visite des délégués français : le comte de Lesseps, M. Bartholdi, l'amiral Jaurès, M. Spuller, le colonel Bureaux de Pusy, MM. Léon Robert, Hiélard, Giroud, Charles Bizot, Napoléon Ney et A. Caubert.

C'est après s'être concerté avec les autres membres de la délégation, que l'amiral Jaurès a décidé de venir nous trouver, au milieu de nos travaux, pour nous apporter, au nom de la Patrie française, des félicitations dont nous avons été extrêmement touchés et dont nous exprimons ici nos remerciements aux dignes représentants de la France. La visite faite hier par les délégués au *Courrier des États-Unis* est, en effet, un grand honneur pour nous, et restera comme un de nos souvenirs précieux.

M. Léon Meunier, un des propriétaires du *Courrier* et son ancien rédacteur en chef, qui fait partie de la délégation comme membre du comité franco-américain, a présenté toute la rédaction aux délégués, qui ont eu un mot aimable pour chacun de nous. L'amiral Jaurès a dit qu'il avait tenu à venir saluer le journal français de New-York, le *Courrier des États-Unis*, dont il admirait le dévouement à la France et l'allure essentiellement patriotique.

M. Spuller n'a pas été moins flatteur pour le *Courrier*, qu'il a chaudement félicité de tenir haut et ferme le drapeau de la France à l'étranger. M. Bizot a eu l'obligeance d'ajouter quelques mots, pour faire lui aussi, l'éloge du *Courrier* et dire qu'il en appréciait également la forme et le fond.

A son tour, M. de Lesseps, que les autres membres de la délégation appellent familièrement « le jeune homme », car il continue à les étonner par sa vigueur et son énergie, a pris la parole et a dit à notre directeur : « Je vous félicite, Monsieur, d'avoir toujours soutenu et défendu, dans votre journal, les intérêts français en Amérique, et d'avoir beaucoup contribué à y faire aimer et estimer la France. »

Les paroles flatteuses des délégués et le compliment du « Grand français » nous ont profondément touchés, et nous y voyons un encouragement d'une haute valeur.

Dans le cours de l'entretien que nous avons eu avec les délégués, plusieurs d'entre eux nous ont exprimé la vive satisfaction qu'ils avaient éprouvée de l'accueil si sympathique qui leur a été fait à New-York. Ils considèrent la manifestation de jeudi comme étant de nature à resserrer les liens qui unissent la France aux Etats-Unis.

Avant de quitter New-York pour aller visiter les chutes du Niagara, où M. de Lesseps désireux d'aller pendant ce temps à Philadelphie, n'a pas accompagné ses collègues, les délégués ont encore assisté à une brillante réception donnée en leur honneur par le *Hamilton Club* de Brooklyn.

Un millier de personnes, parmi lesquelles beaucoup de dames, étaient réunies dans les salons du Cercle quand, à dix heures, les délégués, MM. de Lesseps et Bartholdi en tête, ont fait leur entrée. Un souper somptueux a été servi aux invités; au dessert MM. de Lesseps et Bartholdi ont répondu chacun quelques mots aux toasts qui leur ont été portés par le Président du Club, M. Olcott.

Le 3 novembre, à Philadelphie, M. de Lesseps a été l'hôte de M. Geo W. Childs, directeur du *Ledger*, qui a donné, à midi, à l'hôtel Bellevue, un grand banquet en son honneur.

Parmi les convives, au nombre de 50 environ, on remarquait M. Louis Vossion, Consul de France; M. Robert Garrett, Président de la Compagnie du chemin de fer Baltimore and Ohio ; M. A.-J. Drexel; M. Betterolf, Président du *Girard College*, etc.

Le lendemain 4 novembre, les membres de la Délégation qui avaient prolongé leur séjour aux Etats-Unis, ont été reçus à Washington par le Président Cleveland.

Un télégramme officiel rend compte en ces termes de cette réception officielle :

M. le comte de Sala, chargé d'affaires de France à Washington, à M. de Freycinet, président du conseil, ministre des affaires étrangères.

Washington, 4 novembre.

J'ai présenté aujourd'hui au président des Etats-Unis les délégués venus à Washington pour le saluer.

M. de Lesseps a prononcé une allocution à laquelle M. Cleveland a bien voulu répondre quelques mots empreints d'une grande cordialité pour la France et de sympathie pour ses institutions.

Une dernière dépêche, datée de New-York, 7 novembre, annonce que M. de Lesseps, l'amiral Jaurès, le général Pélissier et la plus grande partie de la délégation française sont partis ce même jour par la *Gascogne*, salués des adieux les plus sympathiques.

15 novembre.

La *Gascogne* est entrée hier soir dans le port du Havre. M. Ferdinand de Lesseps est arrivé aujourd'hui, à 1 heure 1/2 à la gare Saint-Lazare, où l'attendaient de nombreux amis. Il est en parfaite santé.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Août 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	33	52.042 t	30	44.618 t.
Voiliers	22	3.067	14	1.339
Totaux....	55	55.109	44	45.957

LA FRANCE EN OCÉANIE

Nous empruntons à une excellente étude que vient de publier M. Jules Rochard, dans la *Revue des Deux Mondes*, un passage important consacré aux possessions de la France en Océanie :

« Nos possessions de l'Océanie n'ont ni les vastes territoires, ni les grandes populations industrieuses de l'Indo-Chine, mais elles ont pour elles leur admirable salubrité et leur climat incomparable. Les maladies endémiques des pays chauds y sont inconnues. Les Européens peuvent y vivre, s'y multiplier, comme dans leur pays natal. Après un séjour de plusieurs années en Océanie, nos soldats reviennent en France aussi bien portants qu'au départ. Pendant les huit années qui ont suivi l'occupation, malgré les expéditions de guerre et les travaux nécessités par la colonisation, le chiffre de la mortalité annuelle ne s'est pas élevé à 1 pour 100 de l'effectif; en 1850, il s'est abaissé jusqu'à 0,39 pour 100.

« Cette facilité d'adaptation au climat de l'Océanie paraît en désaccord avec ce que j'ai dit en commençant, au sujet de la zone torride, de l'impossibilité pour les Européens de s'y multiplier et d'y cultiver le sol; mais je ferai observer que les îles que nous occupons dans ces régions privilégiées sont situées à la limite de cette zone inhospitalière, et que l'hémisphère sud est plus froid que l'hémisphère nord. La température moyenne dans cette partie de la Polynésie est de 24°79, et parfois le thermomètre s'abaisse jusqu'à 14°.

« La Nouvelle-Calédonie, la plus étendue de ces possessions, remplit toutes les conditions qu'on peut exiger d'une colonie pénitentiaire. Il est à regretter seulement que le sol montagneux de cette île n'offre pas de plus grandes étendues de terre propres à la culture, car tout y vient à merveille. Il suffira du reste, pour nourrir sa population lorsqu'il sera mis en rapport et mieux

distribué. La Nouvelle-Calédonie, indépendamment des produits alimentaires, fournit du sucre, du café et du tabac. Ses forêts contiennent de fort beaux bois, et ses mines de nickel, de cuivre, d'antimoine et de cobalt sont déjà l'objet d'une exploitation avantageuse.

« Tahïti, que les premiers navigateurs ont surnommée la « reine de l'Océan pacifique » est un séjour d'un charme incomparable. Les chaleurs accablantes de la zone torride y sont inconnues. Son atmosphère lumineuse, sereine, est rafraîchie par les vents alisés. La température est inférieure de plusieurs dégrés à celle des îles Philippines. Très accidentée, couverte de hautes montagnes volcaniques, elle offre aux regards, quand on approche du rivage, une série de vallées fertilisées par de nombreux cours d'eau et dans lesquelles tous les végétaux des régions tropicales croissent en abondance. La salubrité de Tahïti dépasse celle de nos colonies les plus favorisées. Les Européens y jouissent d'une santé parfaite, sans acclimatement préalable, malgré les imprudences et les excès contre lesquels il est si difficile de se prémunir, dans un pays où tout porte à la vie sensuelle, où la plus incroyable liberté de mœurs vient se joindre à l'action provocatrice du climat. L'île produit tout ce qui est nécessaire à la nourriture de ses habitants. On y cultive principalement le coton, la canne à sucre, le cocotier, la vanille, le maïs, le tabac et le café. Les orangers y croissent en liberté. Quelques usines s'y sont formées dans les derniers temps pour la fabrication du sucre et l'égrenage du coton ; mais il n'y a pas lieu d'espérer que le commerce y prenne jamais un développement considérable. La véritable importance de cette île au point de vue des services qu'elle peut rendre à la mère patrie consiste dans sa situation. Lorsqu'on aura percé l'isthme de Panama, elle deviendra le point de ravitaillement de tous les navires qui se rendront en Australie après avoir traversé le canal. Elle est à moitié route entre Panama et Sydney, et elle réunit toutes les conditions nécessaires pour devenir un point de relâche des plus agréables.

« Jules ROCHARD. »

LE MEXIQUE ET LE CANAL DE PANAMA

L'attention des lecteurs du *Bulletin* a été maintes fois attirée sur l'activité qui se déploie dans tous les pays du monde en vue de l'ouverture du Canal de Panama. Nulle part, en effet, la perspective de cet événement si prochain ne laisse un seul gouvernement indifférent ; les pouvoirs publics, préoccupés du développement énorme qui se produira dans le commerce, l'industrie et la navigation des peuples bien préparés, quand le percement de l'isthme sera terminé, les pouvoirs publics, disons-nous, étudient, puis appliquent au plus tôt les mesures qu'il leur semble nécessaire de prendre (amélioration des ports, établissement de lignes de steamers, etc).

Par sa proximité, notamment, de la nouvelle voie interocéanique en cours d'exécution, le Mexique est appelé à retirer tout particulièrement de grands avantages de son achèvement. Aussi ce pays ne reste-t-il pas inactif; nous en avons pour preuve la rapidité avec laquelle se poursuit la construction de son réseau ferré.

La Compagnie du « Chemin de fer interocéanique d'Acapulco et Vera-Cruz » a déjà établi plus de 467 kilomètres de voie, se répartissant ainsi :

De Mexico à San Martin, via Irolo....	123 kilom.	607
De San-Martin à Puebla..............	37	»
De Puebla à Jalapa, via Vireyes et Perote..........................	89	700
De Vera-Cruz à Jalapa...............	25	»
De Vera-Cruz à Yautepec............	158	285
De San Lorenzo à San Nicolas.......	22	276
De Vireyes à San Juan de los Llanos..	11	300
Ensemble.........	467 kilom.	168

D'après un nouveau contrat que vient de passer la Compagnie, les concessions qui lui avaient été faites antérieurement sont remplacées par une seule qui les consolide toutes. La ligne principale partira de Mexico pour arriver à Vera-Cruz, via Irolo, Calpulalpam, San Martin, Puebla, Vireyes, Perote et Jalapa, et de Mexico à Acapulco, via Morelos, Yautepec et Amacusac. La Compagnie s'engage à construire au moins 50 kilomètres par an, à compter du 1er juillet 1887. Il lui est accordé pendant quinze années l'entrée en franchise du matériel nécessaire à la construction et à l'exploitation du chemin de fer, ainsi que du matériel roulant de la ligne.

L'*Economiste français*, auquel nous avons emprunté les détails qui précèdent, fait la remarque suivante :

Il ne manque pas, en France, de capitalistes qui cherchent tous les jours des affaires. Ils pourraient trouver des placements très avantageux pour leurs capitaux au Mexique, surtout en ce moment, et sur la partie de la côte qui est appelée à un grand avenir après l'ouverture du Canal de Panama.

La grande ligne du chemin de fer interocéanien de l'Atlantique au Pacifique passant par Mexico vient, dit ensuite notre confrère, aboutir au port de Manzanillo. Une grande partie de cette ligne est achevée ; il reste à terminer la partie entre Morelia (Etat de Michoacan) et la Armeria, village à moitié route de Colima à Manzanillo...

Tout le commerce de Colima serait désireux de voir terminer les 50 kilomètres qui restent à faire pour mettre en communication rapide cette capitale avec le port de Manzanillo.

Le trafic qu'il y a entre cette ville et le port est considérable et donnerait un grand bénéfice à la Compagnie, si elle terminait ce tronçon.

Cette Compagnie n'ayant pas les capitaux nécessaires pour terminer les travaux, se propose d'emprunter 500,000 piastres, offrant en hypothèque la partie de Manzanillo à Colima et payant le 10 0/0 d'intérêt. La même Compagnie ayant à Manzanillo tout le matériel nécessaire à l'achèvement de cette ligne, le donnerait. De plus, le Gouvernement de l'Etat de Colima s'engagerait à donner 150,000 piastres payables en dix années pour aider à payer cet emprunt.

A propos d'un contrat qui vient d'être conclu entre le ministère de *Fomento* et la *Compania Trasatlantica*, le rédacteur de l'*Economiste* donne encore les détails suivants :

Un contrat vient d'être passé entre le ministre de Fomento et le représentant de la Compagnie Transatlantique espagnole ; les navires de cette Compagnie qui font actuellement le service entre l'Europe et la Havane feront chaque mois trois voyages à Vera-Cruz, avec escale à Progreso. Le premier voyage aura lieu au commencement du mois d'octobre prochain. La Compagnie s'oblige, en outre, à établir, entre al Havane et New-York, une ligne de vapeurs qui feront égale-

ment trois voyages mensuels et seront en connexion parfaite avec ceux arrivant de Vera-Cruz et d'Europe.

La Compagnie recevra 5,000 piastres de subvention pour chaque voyage aller et retour, et de plus, le 2 0/0 des droits d'importation qu'auront à payer les marchandises venant à bord de ses vapeurs, à la condition que ces droits atteindront au moins, à chaque voyage, le chiffre de 50,000 piastres.

LETTRE D'UN CONSUL ANGLAIS

M. Tankerville-Chamberlaine, ancien consul anglais à Panama, a adressé dernièrement, au directeur du *Times*, une lettre sur le *Canal de Panama, sa situation actuelle et ses perspectives d'avenir*, que ce journal a publiée.

Le but que s'est proposé l'auteur de ce document est, comme il le dit, « de présenter un rapport impar- « tial et exempt d'idées préconçues, tel que peut le « faire un homme qui a assisté, sur les lieux mêmes, « aux travaux de l'entreprise. »

Répondant aux bruits malveillants répandus sur l'excès des dépenses et le prétendu gaspillage du matériel, le correspondant du *Times* s'exprime ainsi :

Dans un climat et dans un pays comme l'est l'isthme de Panama, où on a besoin de plus de confort, où les prix qu'il faut payer sont plus élevés, où la main-d'œuvre, le transport, la nourriture et les choses indispensables à la vie coûtent plus que dans d'autres régions et où l'argent a moins de valeur, on s'explique que des dépenses plus lourdes aient été faites, par suite du manque et de la non existence de certains articles dans l'isthme, sans compter que l'achat et le transport de ces articles sont accompagnés de grands frais et de grandes difficultés.

Ceux qui sont défavorables au projet sont charmés de s'emparer de tout prétexte pour dénigrer la Compagnie. Les gens sont portés à croire que le matériel, sous forme d'essieux brisés, de roues incrustées dans le sol, de wagons renversés, qui est abandonné et gît sur plusieurs parties de la ligne du chemin de fer de Panama, appartient à la Compagnie du Canal.

C'est une erreur. Ces morceaux de machines et de matériel abandonnés par le chemin de fer de Panama dans le voisinage de sa voie, sont le résultat de nombreuses collisions, d'accidents, et l'endroit où ils reposent est le dépôt des objets abandonnés. Le chemin de fer de Panama n'a pas d'emplacement pour son matériel de rebut. Le transport et le chargement coûtent si cher qu'on ne l'exporte pas ; d'autre part, l'isthme ne possède pas de fonderie où on pourrait utiliser du vieux métal. Aucune partie du matériel de la Compagnie n'est abandonnée. Christophe-Colon est un dépôt où on décharge des milliers de machines et de la marchandise. Quelques-unes de ces machines sont mises en magasin, d'autres sont laissées sur les terre-pleins en attendant qu'on les distribue aux différentes sections où elles sont destinées à être installées, ou à servir de matériel de rechange. Les sections de San Pablo et de Tavernilla ont des caisses pleines de machines, en dehors des machines qui sont destinées à les remplacer dans la prochaine saison sèche. Les principales machines qui se trouvent à ces stations sont des transporteurs qu'on emploie conjointement avec les excavateurs pour transporter — ainsi que l'indique leur nom — les débris excavés, à une distance considérable. On est aussi en train d'installer des dragues et des excavateurs pour ces sections, afin d'augmenter le progrès des excavations.

Après avoir décrit le tracé du Canal, la division des chantiers en diverses sections, les mesures proposées pour le règlement du Chagres, M. Tankerville-Chamberlaine s'explique au sujet de la question sanitaire :

Le climat de Panama dit-il, n'est pas aussi malsain qu'on le représente toujours ; ce n'est pas un climat parfait, mais avec des soins, de la prudence et de la tempérance, des Européens peuvent y vivre et le supporter.

J'y ai résidé pendant cinq ans et je n'ai jamais été malade un seul jour. Les nègres sont exempts de fièvre jaune, et la mortalité qui sévit parmi eux est due à des maladies pulmonaires produites par la façon dont ils s'exposent à l'air de la nuit et à l'insuffisance de leurs règles sanitaires.

Les journaux d'Amérique ont grandement exagéré le chiffre de la mortalité, et, sans avoir connaissance du climat de l'isthme, ils l'ont toujours condamné comme étant très insalubre.

Le rapport donne ensuite les renseignements que nos lecteurs connaissent sur les travaux exécutés, puis il envisage les services que le Canal est appelé à rendre au commerce universel :

Il raccourcira la route sur la Nouvelle Zélande, l'Australie, la Chine et le Japon. Il mettra en relations intimes avec notre mère-patrie, la Colombie britannique et les îles du Pacifique.

Il présentera aux Etats-Unis d'Amérique un débouché pour ses marchandises et lui procurera de vastes relations commerciales avec la côte occidentale du Mexique ainsi qu'avec l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. Il mettra en contact avec l'Amérique espagnole et les îles du Pacifique nos îles des Indes occidentales et procurera un nouveau et large champ au Mexique, au Guatemala, au Honduras, à San Salvador, au Nicaragua, à Costa-Rica, à la Colombie et au Vénézuéla, à l'Equateur, au Pérou, au Chili et à la Patagonie en livrant à l'exploitation leurs trésors minéraux, sans compter qu'il attirera vers les exploitations agricoles les émigrants dont les capitaux et les bras viendront en aide à la productionde de ces pays fertiles. Tout le trafic et toutes les marchandises, quelle qu'en soit la nature, qui se dirigent par chemin de fer à San Francisco, tout le commerce et toutes les marchandises qui transitent par l'isthme de Panama et qui se dirigent sur la côte orientale de l'Amérique du Sud, seront détournés de leur voie usuelle et convergeront vers le Canal de Panama. Toutes ces jeunes républiques de l'Amérique du Sud et du Centre, toutes les îles du Pacifique et de la mer des Antilles chercheront des moyens de grossir leurs richesses nationales et leurs ressources en augmentant le nombre de leurs voies de communication, en ouvrant à l'exploitation leurs grandes mines d'or, d'argent et d'étain, et en multipliant et perfectionnant les produits de leur sol.

L'ancien consul anglais apprécie, enfin, les causes et l'importance de l'hostilité que les Etats-Unis ont manifesté à l'origine, et pendant un certain temps, à l'entreprise du Canal interocéanique.

Si les Américains avaient cru que M. de Lesseps réussirait, ils auraient exercé une très forte pression sur le gouvernement Colombien et auraient manifesté une vive opposition dirigée contre la délivrance de la concession.

Il faut ajouter les intérêts des gros actionnaires de chemins de fer qui prévoient tout naturellement un détournement du trafic et une dépréciation de leurs titres. Ces actionnaires ont une grande influence sur la presse qu'ils paient largement pour discréditer l'entreprise.

Les Américains sont ce qu'étaient les Anglais à la construction du Canal de Suez. Les ingénieurs se prononcèrent alors contre sa praticabilité. Lord Palmerston alla jusqu'à baptiser l'entreprise de « filouterie gigantesque. » Le Canal fut néanmoins construit, et nous, qui l'avions calomnié de toutes les façons, nous fûmes les premiers à en faire notre usage à plus grand avantage, avant toutes les nations...

Le lendemain de la publication, dans le *Times*, du document que nous venons d'analyser, ce journal s'expliquait sur l'attitude du peuple américain.

En annonçant le départ pour New-York de M. de Lesseps, invité à assister à l'inauguration de la statue de la Liberté, il estime que c'est sans doute en sa qualité de président de la Compagnie du Canal de Panama que M. de Lesseps avait reçu et accepté cette invitation,

et il ajoute que si les Américains n'avaient pas dû voir d'abord « d'un œil très favorable » la constitution de la société financière fondée par M. de Lesseps pour creuser l'isthme de Panama, l'entreprise était « incontestablement une grande entreprise » et que les Américains étaient bien « trop généreux de leur admiration pour « l'énergie et l'enthousiasme que M. de Lesseps a dé- « ployés pour manquer de lui rendre honneur quand « l'occasion se présente. »

Il est impossible, continue le *Times*, de ne pas s'accorder pour trouver merveilleuses les qualités que M. de Lesseps a déployées à cette occasion, à un âge où la plupart des hommes sont contents de se retirer du combat de la vie, et abandonnent aux jeunes les tracas qu'elle cause.

L'âge ne peut pas user, le travail ne peut pas abattre son énergie infinie ni ses moyens. La plupart des hommes se contenteraient d'avoir percé un grand isthme, d'avoir surmonté une multitude de difficultés et révolutionné le commerce du vieux monde. M. de Lesseps, toutefois, ne veut pas se reposer avant d'avoir supprimé un autre isthme, et d'avoir fait pour le nouveau monde ce qu'il a déjà fait pour l'ancien. Il est impossible de ne pas admirer sa propre foi dans les ressources de la civilisation et celle qu'il inspire chez les autres. Le mot impossibilité n'a pas de sens pour le créateur du Canal de Suez.

Après avoir reconnu que la possibilité du creusement du canal ne fait plus de doute, que ce n'est plus qu'une « question d'argent », le rédacteur du *Times* aborde la question du trafic et des recettes :

En supposant que le coût final du Canal sera de 46,000,000 de livres (1,150,000,000 de francs) il serait nécessaire, après avoir déduit les dépenses d'exploitation, que les profits nets fussent annuellement de 1,840,000 livres (46,000,000 de francs) pour produire un revenu de quatre pour cent. Maintenant les profits nets du Canal de Suez, qui est deux fois aussi long, étaient en 1883 inférieurs à 36,000,000 de francs, ou environ 1,430,000 livres. Ceci était gagné sur un trafic de 3,307 vaisseaux représentant un ensemble de 5,770,823 tonnes. Il paraît en conséquence, que si les bénéfices nets du Canal de Panama, par tonne, étaient égaux à ceux du Canal de Suez, prévision favorable sans doute, puisque le Canal de Panama a seulement la moitié de la longueur du Canal de Suez, et que la compagnie de Suez a d'autres sources de revenu, le trafic du Canal de Panama devrait excéder celui du Canal de Suez en 1883, dans la proportion de 9 à 7, pour rapporter un bénéfice de quatre pour cent sur la mise de fonds, telle qu'elle est actuellement estimée. Nous n'éprouvons aucun scrupule à maintenir que ce total de trafic pourra quelque jour être réalisé.

A ces calculs et à ces hypothèses du journal anglais, la *Revue-Gazette maritime et commerciale* répond par des arguments qu'il nous semble intéressant de reproduire *in-extenso :*

Nous suivrons mot à mot, dit notre confrère, le raisonnement judicieux du *Times*,— déjà très favorable à l'entreprise, — mais en rectifiant les chiffres qu'il donne, pour les rendre absolument exacts.

D'abord le Canal coûtera 1,200 millions et non 1,150, et pour que cette dépense se trouve assurée du revenu de 4 0/0, dont parle le *Times* (déduction faite des 6 millions de frais annuels d'entretien et d'administration) il suffirait d'un trafic de 3 millions de tonnes : 3 millions de tonnes à 15 fr. par tonne, donnent 45 millions de francs, soit 47,760,000 fr. avec les revenus accessoires, ou exactement 4 0/0. 4 millions de tonnes, la première année, donneront 5 0/0. Or, 4 millions de tonnes c'est la moitié seulement du trafic du Canal de Suez, où les navires à vapeur seuls peuvent passer.

L'erreur du *Times* vient de ce que son rédacteur n'a pas lu l'acte de concession du Canal de Panama et qu'il s'est imaginé, ainsi qu'il le dit, que le Canal de Panama ne devant avoir que la *moitié* de la longueur du Canal de Suez, 75 kilomètres au lieu de 160, la *taxe* de passage ne devait probablement être que la moitié de celle de Suez.

Ce n'est pas au kilomètre que se mesurent les revenus de pareilles entreprises, mais à la difficulté, à l'effort. La taxe de Suez est de 10 fr.; celle de Panama est de 15 fr. A l'issue du Congrès international de 1879, la formule comparative des deux grands canaux Lesseps fut trouvée : — « Le Canal de Panama coûtera le double et rapportera le triple du Canal de Suez. »

En ne prenant que le trafic prévu pour la première année par le Congrès de 1879, soit 7 millions 1/2 de tonnes, on a un revenu de 112 millions de francs 1/2. C'est, — défalcation faite de 12 millions de francs 1/2 pour tous frais prévus largement, — 100 millions de revenus, au commencement, pour un capital de 1,200 millions ou près de 8 1/2 0/0, — sans parler de l'avenir.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Décembre 1885

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de décembre 1885 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	21°2	36°8	27°4	86 2	647mm 7	20
Gamboa..	19 8	32 8	25 6	83 6	280 9	14
Naos.....	20 2	35 4	26 4	82 7	125 4	12
Totaux.	61 2	105 0	79 4	252 5	1054 0	46
Moyennes	20 4	35 0	26 5	84 2	351 3	15

Par rapport au mois de novembre, la température a baissé dans tout l'isthme, comme, en général, dans l'hémisphère boréal ; mais elle reste plus élevée à Colon qu'à Naos, contrairement à ce qui a lieu d'habitude et par suite de la prolongation anormale de la saison des pluies.

L'eau de la mer s'est refroidie sur les deux côtes, et le refroidissement est surtout considérable à Colon, de telle sorte que la température moyenne est à peu près la même en ce point, 24° 9, qu'à Naos, 24° 5.

Bien que la quantité de pluie soit à peu près aussi considérable qu'en novembre, l'état hygrométrique a sensiblement diminué, surtout à Naos, où cette diminution atteint 4° 2 ; à Gamboa, elle est de 3° 1, et à Colon de 0° 3.

Comme nous venons de le dire, le mois de décembre a été absolument exceptionnel, au moins sous le rapport de la pluie, et il a plu pendant tout le mois, sauf quelques interruptions qui marquaient l'approche évidente de la saison sèche ; c'est ainsi que, pendant quatre jours, à partir du 4, et pendant trois jours, à partir du 9, la pluie a complètement cessé à Colon. Finalement, il y est tombé plus d'eau qu'en novembre, et à Gamboa et Naos un peu moins. Le nombre des jours de pluie est moindre qu'en novembre, mais il y a eu, à certains jours, des pluies d'une abondance extraordinaire ; ainsi à Colon, on relève les chiffres de 171 millimètres pour la journée du 1er décembre ; de 120 millimètres pour celle du 3 ; de 87 millimètres pour celle du 26 ; cette dernière date marque, on peut dire, la fin de la saison des pluies, car il n'est plus tombé que 7 millimètres d'eau à Colon, en deux jours, et plus une seule goutte à Gamboa et à Naos.

Malgré l'abondance des pluies, le niveau du Chagres n'a éprouvé que des variations peu importantes, sauf une crue de $2^m 40$ à $2^m 50$, qui a eu lieu à Gamboa, entre le 2, à onze heures du soir, et le 3, à six heures du soir, heure à partir de laquelle la descente s'est effectuée progressivement. A Bohio-Soldado, la crue correspondante n'a eu que $1^m 50$ d'élévation.

Le régime du vent a été d'accord avec le temps général qu'on a eu dans l'isthme, c'est-à-dire que l'alizé du Nord n'a pas régné d'une façon continue ; des brises variables se sont souvent fait sentir, et même les calmes se sont présentés quelquefois à Colon, très souvent à Gamboa. Toutefois, la direction Nord a été fréquente à Colon, et la direction Ouest à Naos. C'est par une violente rafale d'Ouest-Nord-Ouest qu'a commencé, dans l'après-midi du 2 décembre, l'ouragan qui a amené la perte de quinze voiliers dans la rade de Colon pendant les journées du 2 et du 3. L'observatoire météorologique de cette station s'étant trouvé compromis, a été transporté au terre-plein de Christophe-Colomb, ce qui a occasionné une interruption de quelques jours dans les observations météorologiques de Colon.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon.................	$0^m 04$	$0^m 72$	$0^m 55$
Naos..................	—0 18	5 76	5 88

Le chiffre relativement élevé de $0^m 72$, atteint par le niveau de la mer à Colon, a été occasionné par la tempête du 3 décembre.

Quant aux mouvements extrêmes de la mer à Naos, ils ne présentent rien de particulier et ont eu lieu les 23 et 24, c'est-à-dire un peu après la pleine lune du 21.

SOCIÉTÉ DE TOPOGRAPHIE DE FRANCE

Extrait du *Journal des Débats :*

Dimanche, après-midi, la Société de Topographie de France a tenu, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, sa dixième assemblée annuelle, sous la présidence de M. Bardoux, sénateur, ancien ministre de l'instruction publique.

A ses côtés avaient pris place sur l'estrade MM. le général Martinie, le général Venukoff, le colonel Richard.

M. Bardoux a prononcé, à l'ouverture de la séance, l'allocution suivante :

Je ne fais, Messieurs, en présidant votre assemblée générale, que remplacer, vous le savez, M. de Lesseps. Il n'a pas hésité, avec sa vigoureuse vieillesse, à aller renouer à New-York les liens étroits qui unissent la république française à la grande république américaine. Si notre illustre doyen eût été présent, il vous eût charmés avec sa verve toute primesautière. Vous me pardonnerez, en son absence, de vous entretenir simplement des services déjà rendus par la Société de topographie, de ses projets et de cette école de géographie, objet de ses persévérants efforts.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Il nous a été communiqué une série de deux cents photographies environ prises par M. Blanc le long du tracé du Canal interocéanique. Ces épreuves sont remarquables ; elles sont surtout intéressantes en ce qu'elles donnent une idée précise de l'état des travaux pendant l'été dernier.

Nous ne pouvons que féliciter l'habile photographe qui a entrepris, à ses risques et périls, une œuvre aussi considérable.

Après avoir feuilleté ces deux albums, on peut presque se figurer avoir fait un voyage dans l'Isthme.

Ces épreuves sont en vente chez M. Blanc, rue de Sèvres, 112, et chez le concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er *au* 15 *Novembre* 1886.

Opp. 513. — Sur 5 coupons nº 12 (échéance du 1er janvier 1887) d'actions au porteur nos 507.942 à 507.945 et 550.181.

Opp. 514 sur 11 obligations 5 0/0 au porteur nos 43.333 à 43.342 et 92,512.

Opp. 515. — Sur 8 actions au porteur nos 423.809 à 423.816.

Opp. 516. — Sur 4 coupon nº 11 (échéance du 1er juillet 1886) d'actions au porteur nos 547.539 à 547.542.

Opp. 517. — Sur 1 obligation nouvelle définitive au porteur nº 356.997.

Opp. 518. — Sur 6 coupons nº 4 (échéance du 1er octobre 1886), d'obligations 4 0/0 au porteur nos 56.008 ; 61.024 et 61.025 ; 126,263 et 126.264 et 267.625.

Opp. 519. — Sur 14 actions au porteur nos 536.445 à 536.458, et 6 obligations nouvelles provisoires au porteur libérées de 100 francs nos 66.529 à 66.534.

Opp. 520. — Sur 15 actions au porteur nos 37.686 et 37.687 ; 171.374 à 171.383 et 493.734 à 493.736.

Opp. 521. — Sur 20 obligations 3 0/0 au porteur nos 117.326 et 117.327 ; 118.910 à 118.921 ; 118.827 et 118.828 et 175.508 à 175.511.

Opp. 522. — Sur 5 obligations nouvelles définitives au porteur nos 454.089 à 454.093.

Opp. 523. — Sur 2 récépissés de dépôt d'actions au porteur nº 80 pour 10 actions et nº 195 pour 5 actions.

Opp. 524. — Sur 2 obligations nouvelles provisoires au porteur libérées de 200 francs nos 45.257 et 45.259.

Opp. 525. — Sur 1 obligation nouvelle provisoire au porteur libérée de 100 francs nº 77.920.

Opp. 526. — Sur 1 obligation nouvelle définitive au porteur nº 308,688.

Opp. 527. — Sur 1 obligation nouvelle définitive au porteur nº 335,003.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er *au* 15 *Novembre* 1886.

Opp. 477. — Mainlevée définitive sur 20 obligations 4 0/0 au porteur nos 292.074 à 292.093.

Opp. 494. — Sur 10 obligations 4 0/0 au porteur nos 69.837 à 69.846.

Opp. 496. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions nº 9.222, pour quatre actions et sur un certificat d'inscription nominative d'actions nº 11.152 pour six actions.

Opp. 510. — Sur 1 obligation nouvelle provisoire au porteur non libérée nº 256.250.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 NOVEMBRE 1886

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 p. 100 Jouissance 15 juillet	3 p. 100 Jouissance 15 octobre	4 p. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 août 1886.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	200 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 octobre 1886
1er	»	»	»	»	»	»	»	»
2	417.50 417.25 418.75	en liq.: 418.75 417.50 au 15: 417.50 418.75 416.25 417.50	346 347 347.50	209.75 210 209.50 210 200 75 208.75	260 260.25 260.50	460 453.75	422 422.50 422	425 434.75
3	417.50 4.8.75 417.50 418.75	en liq. : 418.75 417.50 418.75 au 15: 418.75 418.75 417.50 418.75	345 347 345	210 209	260 260.25	458.75 458 457.50	422.75 422.50 423	435 435.25 435.50 435.75 436 436.50 437 436
4	418.75 420 417.50	en liq. : .. au 15: 415.50 418 75	347 347 50 348 348.75 349.75 349.50 350	210 208.50	260 260.25 260.50	457.50 458 457.50	423.50 423 423.50	436
5	418.75 417.50 416 25	en liq. : ... au 15 : 416.25	347 346 350 348	210 209 210	260 260.25	458.75 460 461 462	423.50 423 75 424	436 436.25 436.50 436.75 437 438 439 440 438 437 436.50
6	418.75 417.50 416.25	en liq. : ... au 15: 418.75 416.25	350	210	260 260.25 260.50	462 462.50 463	424.75 425.50 425.75	438 436.25 438 438.50
7	»	»	»	»	»	»	»	»
8	417.50 416.25	en liq. : ... au 15, 416.25 417.50	352.50 355 258 360 365 360	210 210.50	260 260 25 260.50 260.75 261	463.75 465 467 467 50	426 426.50 428 430 431 434 430 428	438 438.50 439 439.30 440 440.50 441 440
9	417.50 418.75 417.50	en liq. : ... au 15, 418.75 417.50	355 356.25 357.50 358.75 355 352 50	210 210.50	260 50 260.25	467 467.50 468 468 75 469	429 429.50 429.75 430 431 430	441 441.50 442 442.50 443 443.50 442.50 441
10	417.50 418.75	en liq. : ... au 15, 417.50 418.75 417.50 417.50	355 356.25 357.50 360 358 355 358	210 209	260.50 260.75	467 467.50 468 468.75 469 469.25 469.75 470	430 431 431.25 432 433 434 435	444 443.50 443 444 445 446 447 448
11	418.75 417.50 418.75	en liq. : ... au 15, 418.75 417.50	360 359 358.50	210 210.25 210.50 211	260 50 260.75 260.50 260.75 261 261.25	470 469	435 433 433.75	446 446 50 447 446.50 446
12	417.50 418.75 420 421.25 422.50 423.75 425 426.25	en liq. ... au 15, 417.50 426.25	357 355 353 357 358 359	211 211.50 212 213 215 214.50	262 261 262	469 470	435 434	445 447
13	427.50 426.25 427.50 428.75	en liq. : ... au 15, 426.25 428.75 426.25 427.50	357 355 359 357	214 214.25 214 213.75 213.50 213.25 213	262 262 25 262.50 263 262.50 262 262.25 262 50 262.75 263 262.50 262.75 263	468 75 465.50 462.50 466.25 468.75	434 434 50	447 446.50
14	»	»	»	»	»	»	»	»

7e Année. — Numéro 175. Mercredi 1er Décembre 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

RÉSOLUTION
DU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE des États-Unis de Colombie

Aux termes de sa concession, art. 4, la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama doit recevoir du Gouvernement Colombien, gratuitement, « *cinq cent mille hectares de terres* « *domaniales, avec les mines qu'elles peuvent con-* « *tenir, dans les localités que la Compagnie choisira,* « et cela *au fur et à mesure de l'avancement des* « *travaux de construction du Canal* ».

Le 26 décembre 1883, le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie, après un examen et sur le rapport de ses ingénieurs, avait pris la résolution suivante :

« La Compagnie du Canal de Panama a droit à « ce qu'on lui adjuge, conformément aux termes « de l'article 4 de sa Concession, 150.000 hectares « de terres domaniales, comme *l'équivalent d'un* « *peu plus du tiers de l'exécution de l'œuvre.* »

Après s'être fait rendre compte des travaux exécutés dans l'Isthme du 26 décembre 1883 au 1er juillet 1886, le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie vient de prendre la Résolution suivante, publiée dans le *Journal officiel* de Bogota, n° 6826, du 12 octobre 1886 :

MINISTÈRE DES FINANCES

3me SECTION — Bogota, 9 octobre 1886.

« Considérant que des faits consignés dans le « mémoire ci-dessus et dans le rapport qui l'ac- « compagne, il résulte que les ouvrages exécutés « pour l'excavation du Canal Interocéanique « représentent actuellement *plus de la moitié des* « *travaux qu'implique la construction totale de ce* « *Canal*, et que, en conséquence, la Compagnie « Universelle dudit Canal Interocéanique a acquis « le droit parfait à ce qu'on lui adjuge la moitié « des terres libres mentionnées dans l'article 4 « de la loi 28 de 1878,

« IL EST RÉSOLU :

« Le Gouvernement déclare que la Compagnie « Universelle du Canal Interocéanique a droit à « ce qu'on lui adjuge, aux termes de l'article 4 « de la loi précitée, 100.000 hectares de terres

« libres, en sus des 150.000 hectares dont fait « mention la résolution du secrétariat des finan« ces, du 26 décembre 1883, publiée dans le « *Journal officiel*, n° 5946.

« Cette résolution sera communiquée aux péti« tionnaires et publiée, en y joignant les docu« ments qui la motivent.

« Pour le Président, le Ministre,
« ROLDAN. »

Nous n'avons pas besoin d'insister sur la portée de cette déclaration officielle constatant l'état réel d'avancement des travaux, et qui va permettre à la Compagnie de s'occuper, dès le retour de la saison sèche, c'est-à-dire en janvier, de constituer son domaine concédé, dont la moitié, soit 250.000 hectares, est dès à présent en sa possession.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Troisième versement de 100 francs

MM. les Souscripteurs des Obligations nouvelles sont prévenus que le troisième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 10 au 15 décembre courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'Etranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Deuxième tirage

Le deuxième tirage des Obligations nouvelles aura lieu le mercredi 15 décembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1,000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des Obligations Nouvelles, que, dans le cas de sortie au tirage, les obligations qui, le 15 décembre, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles libérées de 300 francs, dont les titres sortiront au tirage du 15 décembre, recevront 1,000 francs par obligation sortie, sous déduction de la somme de 150 francs non appelée et non versée.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 francs par obligation, sous déduction de 8 fr. 25 pour intérêts du 15 janvier au 15 mai, à restituer à la Compagnie.

Les Obligations Nouvelles (titres définitifs), qui sortiront au tirage, seront remboursées à 1,000 fr. chacune.

OBLIGATIONS 5 0/0

Huitième tirage

Le huitième tirage des obligations 5 0/0 aura lieu le mercredi 15 décembre prochain, à une heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 188 obligations qui seront remboursables à dater du samedi 15 janvier suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

ACTIONS

Payement du 12e coupon

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 12 (de 11 fr. 128), échéant le 1er janvier 1887, sera payé à partir du lundi 3 janvier, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

10 fr. 644, *impôt déduit*, par action nominative.

Et de :

10 fr. 192, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Southampton, le 18 novembre, par le paquebot Don.

MM.

JACQUIER, directeur des travaux.
SARLAT (Jacques-Paul), sous-chef de section.
POINTEAU (Ernest-Emilien-Léopold), caissier comptable.
MENON (Maximilien), caissier comptable.
MORANGE (Georges). —
STUART (Alban), employé de secrétariat.
CLERGET (Henri), opérateur.
MILHAU (Gustave), —
ROUDIER (Jean), dit Edward, opérateur.
CLOMAN (Alphonse), chaudronnier.
LEGROS (Eugène-Alphonse), modeleur.
GUILLOT (Pierre), tourneur.

De Bordeaux, le 26 novembre, par le paquebot Canada.

MM.

Le docteur LEDHUY DE BOURGADE. médecin.
Le docteur CRIADO (Raphaël). —
NOEL (Ludovic-Auguste), chef de section de matériel.
TOUTAIN (Georges-Arthur), sous-chef de matériel.
TERPEREAU (Pierre-Théodule-Camille), opérateur.

LE CUBE D'OCTOBRE

Nous constations, dans notre numéro du 1er novembre, que le total du cube obtenu du 1er janvier au 30 septembre de cette année, — neuf mois, — s'élevait à 9.236.822 mètres, donnant une moyenne mensuelle de 1.026.313 mètres cubes, supérieure, en conséquence, de 26.313 mètres par mois au rendement moyen prévu au dernier rapport du Président de la Compagnie.

Nous faisions remarquer que ce surplus de la moyenne prévue, — 236.822 mètres pour les neuf mois écoulés, — était « une sorte de réserve pour le dernier trimestre de 1886 ».

Nous ajoutions : — « Octobre et novembre étant « en pleine mauvaise saison (novembre surtout), « cette réserve de 236.000 mètres parerait, si « cela était nécessaire, aux diminutions qui « pourraient résulter des intempéries, si, comme « l'année dernière par exemple, les pluies et le « grossissement des cours d'eau survenaient avec « une violente intensité ou se prolongeaient au « delà des dates habituelles. »

Les craintes que nous exprimions ne se sont pas réalisées pour octobre, et des diverses dépêches parvenues jusqu'ici à l'administration il ne semble pas que les intempéries de novembre aient dépassé la moyenne habituelle.

Pendant le mois d'octobre, en effet, nous voyons que, sauf à Colon et à Gatun, où les chantiers de dragages, contrariés, donnent une diminution de 43.000 mètres sur la production de septembre, l'ensemble des chantiers de creusement du Canal maritime sur toute la ligne du Canal a donné, comparé à septembre, un cube supérieur de 100.000 mètres.

Voici le cube exécuté en Octobre, décomposé suivant les situations, en commençant par Colon :

Colon.	mètres	118.000
Gatun.	—	209.000
Bohio-Soldado.	—	24.000
San Pablo.	—	26.000
Gorgona	—	37.000
Obispo.	—	103.000
Emperador	—	68.000
Culebra.	—	16.000
Paraiso.	—	15.000
Corozal.	—	33.000
La Boca	—	183.000
	mètres	832.000
Dérivations.	—	101.000
Accessoires.	—	8.000
Total. . .	mètres	941.000

Le cube des chantiers de creusement du Canal maritime en septembre donnait 782,000 mètres ; le cube des mêmes chantiers, — malgré la diminution des dragages à Colon et à Gatun, — donne en octobre 832,000 mètres, soit 50,000 mètres d'augmentation.

Nous remarquons, en outre, dans la nomenclature des chantiers, telle qu'elle a été transmise par un télégramme, l'absence de toute indication relative au chantier de Tavernilla, qui avait donné 10,000 mètres en septembre, et au chantier de Matachin, qui avait donné 8,000 mètres.

Nous ne sommes pas en mesure actuellement de renseigner nos lecteurs sur les causes de cette omission. Peut-être, au moment où le directeur des travaux transmettait les relevés d'octobre à l'administration centrale, les constatations de ces deux chantiers n'étaient-elles pas arrêtées ? Ou bien les pluies, sinon quelque réorganisation en vue de la saison sèche qui approche, ont-elles nécessité la suspension de tout travail, sur ces deux chantiers, pendant le mois ?

En résumé, le cube d'octobre, tel qu'il a été transmis par la direction générale des travaux, porte à un total de 10.177.822 mètres le cube enlevé pendant les 10 premiers mois de 1886, soit une moyenne mensuelle de 1.017.780 mètres et un excédent, en conséquence, de 177.822 mètres, en réserve pour faire face aux effets des intempéries habituelles du mois de novembre.

Aucun télégramme, ainsi que nous le disons plus haut, n'ayant signalé jusqu'ici aucun fait anormal, il semble qu'on puisse compter sur l'extraction totale, au moins, des 12 millions de mètres cubes prévus pour l'exercice 1886.

LE TRAFIC DU CANAL

Dans son rapport à l'Assemblée générale du 29 juillet dernier, M. Ferdinand de Lesseps résumait l'opinion émise par diverses personnes compétentes, de toutes nationalités, sur le trafic futur du Canal de Panama. Après

avoir reproduit les évaluations de M. Levasseur, le membre éminent de l'Institut qui présidait la section de statistique au Congrès international de 1879 ; la déclaration officielle de l'amiral Davis au Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord ; l'opinion de M. Kelly, ingénieur américain ; celle du général Grant ; celle émise par M. Van Nehus, ingénieur hollandais, au Congrès géographique de Hamburg ; il terminait cette énumération en citant les conclusions d'une étude récente publiée par M. Amédée Marteau dans le *Journal du Havre.*

Voici, disait le rapport, les conclusions de M. Amédée Marteau :

« Nous pouvons, maintenant, faire notre récapitulation « et donner, d'une façon exacte et précise, en dehors de « toute hypothèse, de toute majoration, le chiffre officiel, en « quelque sorte, du mouvement de la navigation qui s'effec- « tue à l'heure présente entre les pays d'Europe, d'Améri- « que, d'Asie et d'Océanie que desservira le Canal de « Panama.

« Voici quel est ce mouvement :

« 1° Navigation de l'Europe avec les côtes « du Pacifique.......................... 2.570.774 t.

« 2° Navigation de l'Europe avec l'Australie, « l'Océanie, la Malaisie, les Philippines..... 2.696.754 »

« 3° Navigation des Etats-Unis avec les mê- « mes parages, plus l'Inde, la Chine, le Japon « (à l'exception de San-Francisco)......... 1.619.440 »

« Total.......... 6.886.968 t.

« soit près de 7 millions de tonneaux en 1885. Encore n'avons- « nous point fait entrer en ligne de compte le mouvement « très actif, — personne ne le conteste, — qui devra se « créer entre la côte de l'Amérique du Sud, le golfe du « Mexique, les Antilles, etc., et le littoral du Pacifique, « mouvement qui, d'après des calculs plausibles, ne sera pas « inférieur à un demi-million de tonneaux. Nous avons « négligé, aussi, d'escompter les accroissements énormes « qui se produiront dans l'intercourse entre les pays indus- « triels de l'Europe et des Etats-Unis, avec les régions du « Pacifique et de l'Océanie.

« En supputant ces accroissements, on arriverait bien vite « à 8 ou 9 millions de tonnes. »

M. Amédée Marteau, dont on sait la compétence en matière économique, vient de publier une nouvelle étude dans laquelle il s'attache particulièrement à contrôler les chiffres relatifs au trafic maritime de 1884, sur lesquels reposait son travail antérieur, au moyen des statistiques officielles publiées pour l'année 1885.

Nous reproduisons *in extenso*, d'après le *Journal du Havre*, cet intéressant travail duquel il ressort que le trafic des côtes du Pacifique avec les divers pays d'Europe et les Etats-Unis, — en ne tenant compte que du fret qui passerait nécessairement par le Canal s'il était actuellement ouvert, — s'est élevé pour 1885 à plus de 7 millions de tonnes, et a été supérieur de 220,000 environ au chiffre de 1884 :

L'année dernière, écrit M. Amédée Marteau, à pareille époque, au cours d'une suite d'études sur le Canal de Panama, nous avons publié une série de tableaux présentant le relevé du trafic maritime pour 1884 des principaux pays d'Europe et des Etats-Unis, avec ces parages lointains, trafic que l'ouverture du Canal doit développer dans de si larges mesures.

Il nous a paru utile de contrôler, en quelque sorte, les chiffres de 1884 par ceux de 1885, puisés aux mêmes sources, c'est-à-dire dans les statistiques officielles publiées par les administrations de ces différentes puissances.

Cette étude a, d'ailleurs, une utilité pratique incontestable, en ce qu'elle nous montrera s'il est survenu des variations, en hausse ou en baisse, dans le mouvement maritime de ces pays, d'une année à l'autre.

Prenons d'abord l'Angleterre. Nous avions trouvé, en 1884, un mouvement total, à l'entrée et à la sortie, de 1,334 navires et 1,426,852 tonneaux pour la navigation de la Grande-Bretagne avec la côte du Pacifique.

Voici quel a été ce mouvement en 1885 :

Navigation de l'Angleterre avec les Côtes du Pacifique en 1885 :

	ENTRÉES		SORTIES		TOTAL	
	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux
Etats-Unis Pacifique.....	401	518.776	129	204.342	602	752.918
Pérou........	121	92.225	65	64.600	189	158.825
Chili.........	129	128.689	236	221.299	365	349.388
Colombie.....	67	88.923	141	138.418	208	227.371
Bolivie.......	18	11.783	17	11.002	35	22.785
Equateur.....	—	—	12	891	2	891
Total.........					1.401	1.512.178
Total en 1884.........					1.334	1.426.852
En plus pour 1885.....					67	85.326

Donc, 67 navires et 85,326 tonnes en plus, pour la navigation anglaise, dans ces parages, tel est le résultat de 1885.

Passons à la France.

Mouvement maritime de la France avec les pays du Pacifique, en 1885 :

	ENTRÉES		SORTIES		TOTAL	
	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux
Etats-Unis Pacifique.....	22	27.396	2	1.250	24	28.646
Colombie.....	94	142.864	49	73.708	143	216.772
Pérou........	81	73.423	4	6.867	85	80.290
Bolivie.......	12	9.252	—	—	12	9.252
Chili.........	36	65.346	63	96.919	99	162.265
Equateur.....	—	—	6	3.402	6	2.100
Total.........					369	499.625
Total en 1884.........					445	573.922
En moins, pour 1885..					76	74.297

Notre navigation a donc subi, d'une année à l'autre, une perte de 76 navires et 74,297 tonneaux, due en partie au ralentissement de nos relations avec le Pérou, dû aux causes que l'on connaît. Ce mouvement, qui était de 140,000 tonnes en 1884, est descendu à 80,000 tonnes seulement en 1885. Mais c'est là un fait accidentel dont il ne faut pas exagérer l'importance.

Pour ce qui concerne l'Allemagne, la même dépression s'est produite comme on va le voir d'après les chiffres four-

nis par l'administration du port de Hambourg, les seuls que nous ayons encore à l'heure qu'il est. Mais, comme nous l'avons dit l'année dernière, Hambourg représentant les deux tiers, environ, de la grande navigation allemande, on peut raisonner par induction sur ces chiffres, sans craindre de se tromper.

Navigation du port de Hambourg, avec les pays du Pacifique, en 1885 :

	ENTRÉES		SORTIES		TOTAL	
	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux
Mexique Côtes du Pacifique... ...	4	1.390	11	4.768	1	6.158
Etats-Unis Côtes du Pacifique.......	16	6.650	5	1.559	21	8.200
Chili........	50	50.792	61	51.641	115	102.433
Autres pays du Pacifique...	90	98.746	10	6.865	100	105.611
Californie. ...	—	—	2	1.535	2	1.535
Total					523	223.916
Total en 1884					360	283.427
En moins pour 1885					107	59.481

Il y a donc, aussi, une légère diminution dans la navigation du port de Hambourg. C'est également la navigation avec le Pérou qui a spécialement souffert.

On peut déduire, de ce chiffre, le total des relations de l'Allemagne avec le Pacifique, par Brême, Dantzig, etc. Nous serons, certes, au-dessous de la vérité, en l'évaluant à soixante mille tonneaux, ce qui portera le mouvement de navigation de l'Allemagne avec les pays du Pacifique, à 285,000 tonneaux environ.

Pour les autres pays d'Europe, les documents officiels ne permettent pas d'arriver à des chiffres précis comme tonnage; on ne peut raisonner que par induction sur les valeurs exportées et importées. En comparant ces valeurs avec le prix moyen d'une tonne, nous arrivons, comme l'an dernier, au chiffre de 215,000 à 220,000 tonnes.

De sorte que nous pouvons récapituler le mouvement maritime de cette première zone, de la façon suivante :

Angleterre	Ton.	1.512.178
France.....................	—	499.625
Allemagne	—	285.000
Autres pays d'Europe.......	—	220.000
Total..............	Ton.	2.516.803

C'est, à 60,000 tonnes près, le même chiffre que pour 1884. Cette légère diminution s'explique par plusieurs causes dont la principale est la crise qui a frappé et paralysé les exportations d'Europe; crise qui ne saurait plus avoir une bien longue durée.

En tous cas, ce nouvel examen nous prouve que nos procédés d'investigation sont exacts, puisque, d'une année à l'autre, nous arrivons à retrouver les mêmes chiffres.

Recherchons, maintenant, comment cette navigation s'est comportée, en 1885, dans la seconde zone, celle de l'Australie, de la Malaisie, de l'Océanie, et, en général, des Iles du Pacifique.

Voyons d'abord l'Angleterre :

Navigation de l'Angleterre avec l'Australie, l'Océanie et la Malaisie, en 1885 :

	ENTRÉES		SORTIES		TOTAL	
	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux
Australie.....	365	496.728	599	820.375	964	1.317.103
Nouvelle-Zélande......	101	141.956	127	184.113	228	326.074
Java.........	162	151.054	146	174.475	308	325.529
Philippines...	38	47.300	20	34.844	58	42.144
Iles de l'Océanie.......	13	6.500	7	4.937	20	11.437
Ile Fidji......	4	2.039	2	1.192	6	3.231
Total.........					1.584	2.025.518
Total en 1884.........					1.549	1.983.278
En plus pour 1885......					35	42.240

Légère augmentation de 35 navires et 42,240 tonnes, au profit de 1885 ; c'est donc, à cela près, le même chiffre que pour 1884.

Voici maintenant pour la France :

Navigation de la France avec l'Australie, l'Océanie, et la Malaisie, en 1885 :

	ENTRÉES		SORTIES		TOTAL	
	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux
Australie.....	37	29.076	5	3.383	42	32.399
Autres îles de l'Océanie...	7	3.153	—	—	7	3.153
Indes hollandaises (Java)	138	167.945	34	55.791	172	223.737
Philippines...	1	226	—	—	1	226
Nouvelle-Calédonie et autres possessions françaises	21	41.049	23	44.635	44	85.634
Total............					266	345.199
Total en 1884............					—	313.476
En plus pour 1885........					—	31.723

Ici, augmentation de 31,723 tonneaux, qui tient, sans doute, à l'activité prise par notre service postal. Cependant, les arrivages en France dépassent, comme on peut le voir, dans une proportion énorme, les sorties. Nous n'avons envoyé, en Australie, que 5 navires et 3,383 tonneaux de marchandises, contre 32,400 tonnes de retour direct. Il est certain que cette situation doit et peut s'améliorer.

Il y a lieu aussi de remarquer l'activité croissante de nos relations avec les Indes hollandaises (Java). Notre mouvement de navigation direct, qui n'avait été, en 1884, que de 125,600 tonneaux, monte à 223,737 tonneaux. Par malheur, il a été effectué presque entièrement par navires étrangers, hollandais surtout et naturellement.

Le mouvement de la navigation de Hambourg avec ces mêmes parages a été, en 1885, de 23 navires et 20,178 tonneaux à l'entrée, 57 navires et 54,029 tonneaux à la sortie, ce qui fait un total de 74,207 tonneaux et 80 navires. C'est une augmentation de 4,207 tonneaux sur 1884, en sorte qu'on peut porter, là encore, le chiffre total pour l'Allemagne, à 105,000 tonneaux.

Pour le reste de l'Europe, il faut encore opérer sur la valeur, comme nous l'avons fait l'an dernier. Par ce procédé, nous arrivons à établir, pour les différents pays : Espagne, Italie, Hollande, un chiffre de 300,000 tonneaux.

Ce qui permet de récapituler ainsi les mouvements de cette seconde zone :

Angleterre	tonn.	2.025.518
France..................	—	345.199
Allemagne	—	105.000
Autres pays d'Europe....	—	300.000
Total	tonn.	2.775.717
Total en 1884.	—	2.696.754
En plus pour 1885.	tonn.	78.963

Il nous reste à déterminer le mouvement de navigation de l'Amérique avec ces parages. Par malheur, nous n'avons de statistiques officielles que pour les Etats-Unis. Nous sommes, cette année-ci, comme la précédente, réduits aux conjectures pour les autres Etats du centre et du sud de l'Amérique.

Mais nul ne peut douter qu'un essor énorme soit donné à cette navigation par l'ouverture du Canal de Panama ; et que les relations maritimes, si difficiles aujourd'hui, de toute la côte orientale du continent américain baignée par l'Atlantique, avec les côtes occidentales sur le Pacifique, deviennent, alors, extrêmement actives. Nul ne peut douter que des Antilles, de la Côte-Ferme, du Brésil comme du littoral des Etats-Unis, des navires en foule vont, tout de suite, commencer un trafic très actif par cette route.

Quelle évaluation peut-on lui donner ? A notre avis, il serait téméraire de fixer un chiffre, car il resterait au-dessous de la vérité, encore qu'il parût, dès à présent, fort élevé. Laissons donc, comme nous l'avons fait l'année dernière, ce chapitre pour mémoire, à l'appréciation de chacun, et bornons-nous à la constatation de ce qui est, au dénombrement des navires et des tonneaux qui, d'ores et déjà, avant l'ouverture du Canal, fréquentent ces parages et emprunteraient cette grande voie, si elle était ouverte.

Le tableau suivant montrera quel est le mouvement afférent aux Etats-Unis. Là, nous avons compris l'Inde, la Chine et le Japon, car il est évident que c'est par la voie de Panama que tout passera pour ces destinations.

Navigation des Etats-Unis avec les pays du Pacifique, l'Australie, la Malaisie, l'Inde et l'Extrême-Orient.

Exercice finissant au 30 juin 1885.

	ENTRÉES		SORTIES		TOTAL	
	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux	Nav.	Tonneaux
Chili.........	80	61.223	41	33.171	121	94.394
Pérou........	69	68.306	14	8.347	83	76.663
Guatemala (Pacifique)	3	972	3	854	6	1.826
Mexique (Pacifique)......	70	23.976	64	14.952	131	38.937
Australie.....	165	212.260	194	164.712	359	376.972
Philippines...	74	78.613	17	3.760	91	82.373
Indes hollandaises......	66	28.908	77	61.168	143	90.076
Colombie (Pacifique)	38	53.780	35	48.105	73	101.885
Colombie (Golfe)	210	174.687	251	168.170	462	312.857
Chine........	18	20.470	37	48.118	55	68.588
Hong-Kong...	69	122.993	55	109.181	124	232.174
Japon	38	50.935	45	56.959	83	107.894
Nicaragua (Pacifique)	23	10.918	17	6.915	40	17.833
Indes anglaises........	130	166.610	82	98.261	212	264.871
Iles Sandwich.	177	107.176	155	89.797	332	196.973
Equateur.....	—	—	1	1.764	1	1.764
Colombie britannique (Pacifique).....	37	165.200	10	210.400	77	375.600
Total.......					2.396	2.471.670
Total en 1884...............					2.128	2.269.442
En plus pour 1885...........					268	202.228

C'est une augmentation d'un peu plus de 200,000 tonneaux. Mais il importe de remarquer que c'est là le mouvement total, y compris San-Francisco. Or, les provenances de San-Francisco à destination de ces parages ne passeront point par le Canal. Il convient donc de le déduire : ce mouvement est de 650,000 tonneaux.

Il faut pourtant faire observer que ces 650,000 tonneaux seront compensés, en grande partie, par des relations plus actives avec les ports de l'Atlantique, relations qui n'ont guère lieu aujourd'hui. A la rigueur, nous pourrions donc comprendre ces 650,000 tonneaux comme devant appartenir à la future navigation du Canal. Nous n'en ferons rien, voulant rester dans les données exactes, en dehors de toute hypothèse.

Si nous extrayons ces 650,000 tonneaux du total ci-dessus, nous arrivons au chiffre de 1,816,670 tonneaux.

Nous pouvons maintenant récapituler le mouvement total.

Navigation de l'Europe avec les côtes du Pacifique..................................	ton.	2.516.803
Navigation de l'Europe avec l'Australie, l'Océanie, la Malaisie, les Philippines	—	2.775.717
Navigation des Etats-Unis avec les mêmes parages, plus l'Inde, la Chine et le Japon (à l'exception de San-Francisco)...........	—	1.816.670
Autres pays d'Amérique.................		Mémoire.
Total en 1885............	ton.	7.109.190

Nous arrivons, ainsi, à un total de plus de 7 millions de tonneaux, supérieur de 221,222 au chiffre de 1884.

Donc, pleinement et absolument, ce que nous avons dit alors se trouve confirmé. Et c'est ce que ces nouvelles recherches avaient précisément pour but de démontrer.

SUEZ ET PANAMA

Le *Sémaphore de Marseille*, dans sa dernière lettre financière, examine les conséquences de l'accueil fait à M. de Lesseps en Amérique. Il constate que « l'on a rendu franchement hommage à un Français qui a vaincu les éléments pour affranchir le commerce du monde en simplifiant les distances et en procurant une économie énorme sur les frais de transport ».

Parlant des bénéfices qui ont résulté pour la France de la première œuvre de M. Ferdinand de Lesseps, notre collaborateur s'exprime ainsi :

Mais, outre ce bénéfice dont le commerce du monde entier a profité, l'œuvre de M. de Lesseps, par l'ouverture du Suez, a procuré à la France un accroissement de richesse qui se chiffre par la somme que le commerce du monde paie à la Compagnie sous la forme des droits de diverse nature qu'elle perçoit sur chaque navire qui transite. C'est une recette annuelle brute de 65 millions, chiffre de 1885. Sur cette somme le Trésor prélève sa quote-part sous la forme de 3 0/0 sur le revenu des valeurs mobilières. Sur les 47,880,000, chiffre prévu pour 1886 du rendement de l'impôt de 3 0/0 sur le revenu des valeurs mobilières, la Compagnie de Suez fournit un contingent d'un million 1/2 au moins.

Il fait ensuite un parallèle entre Suez et Panama, que nous croyons devoir citer :

Les bienfaits qui résultent pour le commerce du monde de l'abréviation des délais pour le transport des voyageurs et des marchandises, et l'accroissement de richesse résultant de la perception des droits de toute nature au profit de la France, se reproduiront également pour le Panama, lorsque le nouveau Canal sera ouvert. Les mêmes phénomènes se produiront au profit du commerce maritime du monde et de l'accroissement de la richesse nationale, avec cette différence que ce sera sur une plus vaste échelle. En estimant à 7 millions de tonnes le transit à prévoir par le Panama, ce qui est une évaluation minimum, au prix de 15 fr. la tonne, on obtiendra une recette de 105 millions.

PROMOTION DANS LA LÉGION D'HONNEUR

M. de P. Mateus, Ministre de Colombie

M. le Président de la République, sur la proposition de M. de Freycinet, Ministre des Affaires Etrangères, vient de conférer la croix d'officier de la Légion d'honneur à M. F. de P. Mateus, Ministre de Colombie à Paris chargé des légations du Venezuela et du Nicaragua.

A cette occasion, M. Ferdinand de Lesseps a adressé à M. de P. Mateus, la lettre suivante :

Paris, le 17 novembre 1886.

« Mon cher Ministre,

« Je suis heureux d'apprendre votre promotion « au grade d'officier de la Légion d'honneur, et je « tiens à être des premiers à vous féliciter de cette « distinction si méritée.

« Elle est une preuve des sympathies que vous « avez su inspirer autour de vous; la mienne vous « est acquise depuis longtemps par l'itérérêt si vif « que vous ne cessez de témoigner à l'entreprise du « Canal Interocéanique dont l'exécution unit nos « deux pays dans un but de civilisation et de « progrès.

« Agréez, mon cher Ministre, l'expression de « ma plus haute considération.

« Le Président Directeur,

« FERDINAND DE LESSEPS. »

On se rappelle qu'à la dernière Assemblée générale de la Compagnie du Canal interocéanique, M. de P. Mateus, s'étant rendu à l'invitation du Président-Directeur de la Compagnie, avait été présenté à la réunion des actionnaires, en sa qualité de représentant, à Paris, de la République des Etats-Unis de Colombie.

Nous reproduisons, d'après le Journal officiel de Bogota, la lettre par laquelle M. le ministre de Colombie a rendu compte de cet incident à son Gouvernement :

LEGATION DE LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE

Paris, le 9 août 1886.

A M. le Secrétaire d'Etat des Affaires étrangères.

« Monsieur le Secrétaire,

« Le 29 juillet dernier a eu lieu, dans cette « capitale, la réunion annuelle de l'Assemblée « générale des actionnaires de la Compagnie du « Canal de Panama, à laquelle j'ai eu l'honneur « d'assister.

« Le comte de Lesseps m'a présenté à l'Assem- « blée comme Ministre de Colombie, et j'ai été « accueilli par elle avec des témoignages de « grande sympathie.

« M. de Lesseps a lu le rapport que je vous

« envoie ci-joint et qui a été unanimement ap-
« prouvé par l'Assemblée.

« Les Actionnaires ont fait, ce jour-là, une vé-
« ritable ovation au Directeur de l'Entreprise, et
« se sont montrés, relativement à celle-ci, non
« seulement pleins d'enthousiasme, mais décidés
« à souscrire le nouvel emprunt pour la conti-
« nuation des travaux. En effet, sur la souscrip-
« tion qui a été, en dernier lieu, réduite à trois
« cents millions environ, deux cents millions sont
« déjà souscrits et on croit que la somme deman-
« dée sera complétée vers le milieu du présent
« mois.

« La presse de la capitale, ainsi que l'opinion
« publique, ont donné, en ces derniers temps, un
« appui absolu à l'entreprise du Canal.

« Je suis votre serviteur,

« F. DE P. MATEUS. »

LA PRESSE ALLEMANDE

Et le Canal de Panama

La marche constante et progressive des travaux du Canal de Panama vers leur achèvement a attiré d'une manière sérieuse l'attention de la presse et de l'opinion publique en Allemagne dans ces derniers temps.

Beaucoup d'écrivains autorisés se sont occupés de l'œuvre, les uns au point de vue technique, les autres au point de vue général, et tous ont confirmé, dans leurs conclusions, les appréciations de ceux qui ont suivi les progrès de l'entreprise, impartialement, quant à la réalisation du programme de la Compagnie et à l'ample rémunération qui est réservée aux actionnaires ou obligataires dont la patriotique persévérance aura assuré à la France cet enviable succès.

Parmi les dernières publications allemandes qui nous ont été signalées et que nous nous proposons de mettre sous les yeux de nos lecteurs, la *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn Verwaltungen*, de Berlin (Gazette de l'Union des administrations des chemins de fer allemands) a reproduit une étude sur le percement du Canal dans laquelle l'écrivain fait justice des attaques mal fondées ou systématiquement hostiles à l'aide desquelles les spéculateurs ont cherché à intimider les porteurs de titres ou à ébranler leur confiance dans un but trop facile à discerner.

Après avoir longuement exposé la situation actuelle des travaux et constaté la parfaite praticabilité de l'exécution du Canal, ainsi que la grande abréviation de distance qu'il procurera au commerce, l'organe berlinois aborde le côté essentiellement intéressant du percement : les conséquences économiques du Canal et les résultats du trafic attendu.

L'importance de cette question nous engage à reproduire *in extenso* la conclusion de la *Gazette des chemins de fer allemands* :

Tout le trafic qui se fait de la côte Ouest à la côte Est d'Amérique et de là en Europe, et qui s'accroîtra encore considérablement, préfèrera, en raison de l'abréviation extraordinaire du trajet, payer le droit de passage plutôt que de s'en tenir à l'ancienne route par le cap Horn. Au commencement, les grands chemins de fer transcontinentaux éprouveront quelques pertes par le détournement à leur préjudice d'une partie du trafic entre l'Est et l'Ouest des Etats-Unis. Mais cette diminution sera bientôt compensée par l'accroissement du commerce qui se produira.

Le Canal de Panama est d'une importance moindre pour le trafic entre l'Europe et l'Extrême-Orient, parce que le Canal de Suez a déjà établi une communication qui est même plus directe.

Le trajet de la côte Est de l'Amérique du Nord vers l'Extrême-Orient et l'Australie sera considérablement raccourci ; par exemple, de New-York à Yokohama, en chiffres ronds, de 3.400 milles marins, à Melbourne de 2.800 milles et à Auckland (Nouvelle-Zélande) de 2.500 milles. Ce calcul est basé sur l'utilisation du Canal de Suez pour la première de ces destinations et sur la circumnavigation du cap Horn pour les deux autres.

Les chiffres cités ci-dessus montrent la révolution qui doit s'opérer dans les rapports des grandes puissances, révolution qui déterminera de bien plus grandes transformations que n'en a causé le Canal de Suez.

Devant ces prévisions, l'estimation du trafic que le Canal de Panama doit espérer a été faite dans des proportions modérées par le Congrès de statistique de 1879. D'après cette estimation, il doit se produire bientôt un passage de plus de 7 millions de tonnes, correspondant à une circulation de 2500 à 3000 navires environ par an dans le Canal. Le Canal pourra facilement satisfaire à ce mouvement même si l'on se décidait à la construction d'écluses. Le Canal de Suez n'a-t-il pas été utilisé en 1883 par 3307 navires, sans avoir atteint la limite de sa capacité, même en ne livrant passage qu'à un seul navire à la fois.

Pour un trafic annuel de 7 millions de tonnes avec une taxe de 15 francs par tonne, le revenu brut s'élèverait à 105 millions de francs par an. En déduisant de cette somme environ 7 millions pour les frais d'entretien et d'exploitation, il reste, comme intérêt pour le capital engagé, 98 millions de francs. Ceci correspond environ à l'intérêt à 5 0/0 sur deux milliards de francs et indique à peu près le maximum auquel peuvent monter les frais de construction pour faire espérer un bénéfice certain.

En conclusion, nous ne voulons pas manquer d'exprimer l'espoir que les courageux promoteurs du Canal réussiront à surmonter toutes les difficultés, afin qu'une grande œuvre qui sera l'orgueil de l'art de l'ingénieur actuel et même du XIXe siècle, soit heureusement achevée par ceux qui en ont porté, jusqu'à présent, tout le poids et toute la peine. Si la compagnie présente venait à succomber, il s'en formerait certainement une seconde qui hériterait des avantages et de l'expérience de la première sans les avoir payés de ses risques et travaux propres. Maintenant l'œuvre est en majeure partie entre des mains françaises, et nous autres Allemands nous aurions le moins de raisons pour favoriser l'extension de la gloire et du succès français, mais les divergences des nations doivent s'effacer devant le grand esprit d'entreprise qui anime le directeur du Canal, M. de Lesseps, et devant le capital privé

qui, bien qu'affecté à un intérêt privé, est aussi d'intérêt général.

Dans une étude récente sur l'entreprise du Canal, la *Deutsche Rundschau* examine également la question du trafic qui doit revenir à la grande voie interocéanique en cours d'exécution. La Revue allemande voit quelles évaluations ont été faites à ce sujet et adopte pour chiffre minimum, relativement à l'année 1890, celui de 6 millions de tonnes. Elle fait un rapprochement intéressant entre le Canal de Panama et celui de Suez et montre combien ce dernier, depuis son ouverture, a vu son mouvement s'augmenter. Pendant les premières années d'exploitation, le trafic du bosphore égyptien n'a pas été très considérable, ce qui s'explique, dit la *Deutsche Rundschau*, « parce que les bâtiments à voile ne pouvaient en profiter et qu'il fallait d'abord les remplacer peu à peu par des bâtiments à vapeur ». A Panama, il n'y aura pas cette même raison pour que les recettes soient, dans les commencement , peu importantes: Le monde sera prêt à profiter du Canal dès son inauguration. La comparaison des deux entreprises de M. de Lesseps est loin d'être au désavantage de la seconde.

Tous les statisticiens, marins et négociants, dit la feuille allemande, s'accordent à dire que le trafic du Canal de Panama sera beaucoup plus grand que celui du Canal de Suez et qu'il croîtra rapidement d'année en année.

Cette comparaison entre les deux canaux, la *Deutsche Rundschau* la poursuit en ce qui concerne la marche des travaux. Laissons la parole au rédacteur de cette gazette :

Vers la fin de l'année 1882, les travaux commencèrent et aujourd'hui (fin août 1886) on a déblayé 26 millions de mètres cubes. Ce serait erreur de croire que pour les 94 millions de mètres cubes restant, il faudra un temps proportionnel, c'est-à-dire dix-huit ou vingt ans. A mesure que les chantiers se multiplient et s'améliorent, que l'on voit quelles sont les machines convenables, que ces machines sont construites et installées et que les ouvriers s'habituent à leur fonctionnement, le revenu, le produit du travail croît d'une façon étonnante. En ce lieu, — comme pour beaucoup d'autres difficultés que présente la construction du Canal de Panama — il est bon de rappeler l'histoire du Canal de Suez et de revoir les expériences faites là-bas. Au Canal de Suez, il a fallu déblayer 75 millions de mètres cubes. On employa huit ans pour soulever les 25 premiers millions, et beaucoup crurent et écrivirent que seize à vingt ans étaient nécessaires pour l'achèvement de la construction. Mais à la même époque, à la fin de la huitième année, toutes les machines étaient en activité aux lieux voulus, elles déblayèrent les 50 millions de mètres cubes restant en deux ans et le Canal fut ouvert au trafic, le 17 novembre 1869, jour fixé longtemps auparavant.

Au Canal de Panama, on a déblayé pendant l'année 1882, en moyenne 12,245 mètres cubes par mois ; en 1883, 215,300 mètres cubes ; en 1884, 658,708 mètres cubes et, pendant les six premiers mois de l'année 1886, 1,079,708 mètres cubes par mois. Il est certain que les machines, toujours de plus en plus nombreuses et avantageuses, déblaieront, en 1887, au moins 2 millions de mètres cubes par mois, et il est plus que probable que cette quantité montera à 3 millions par mois dans les années suivantes. Comme, jusqu'au 31 décembre 1885, 18 millions de mètres cubes étaient déblayés, et que, pendan cette année 1886, plus de 12 millions seront enlevés, il est probable, — si l'on se base sur les calculs ci-dessus qui sont absolument impartiaux et prudents — que tout le travail serait fait fin 1889.

La *Deutsche Rundschau* applique cette même méthode comparative à l'évaluation du coût du Canal; voici en quels termes :

Il serait injuste de croire que le déblaiement des 94 millions de mètres cubes restant coûtera au moins le triple des 26 millions déblayés. De nouveau, le canal de Suez peut servir à démontrer le contraire.

Les 71 centièmes des frais généraux de ce Canal furent dépensés dans les huit premières années, où on n'enleva que 25 millions de mètres cubes; les 50 millions des deux dernières années ne demandèrent que les 29 centièmes des frais généraux. L'installation, la construction et le montage des machines, l'achat et le transport des matériaux, l'organisation des hôpitaux causèrent les plus grandes dépenses. A cela s'ajoutent les intérêts du capital d'entreprise, les frais de banque et d'administration. Pour les travaux de terrassements proprements dits, il n'y a eu de dépenses que le salaire journalier des ouvriers et les frais de l'alimentation, eu houille, des machines.

La Revue allemande a confiance dans l'entreprise; elle le manifeste hautement: « Malgré tout, dit-elle dans « sa conclusion, il n'y a pas à douter de la réussite. Le « Canal de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique, cons« truit à travers l'isthme de Panama, sans écluse et sans « tunnel, sera livré au trafic en 1890. »

Nous nous proposons de continuer à tenir les lecteurs du *Bulletin* au courant des appréciations de la presse allemande, touchant le Canal interocéanique, dont elle s'occupe de plus en plus, étudiant son exécution et les résultats féconds qu'il doit produire pour le commerce du monde.

LE RETOUR DE M. DE LESSEPS

Comme nous l'avons annoncé en dernière heure, dans notre précédent *Bulletin*, M. de Lesseps, revenant de New-York avec une partie de la Délégation française, est rentré à Paris le 15 novembre.

Il était attendu à la gare Saint-Lazare par de nombreux amis, qui lui ont fait un chaleureux accueil.

Chacun, dit le *Soir*, désirait voir M. Ferdinand de Lesseps, dont la prodigieuse activité faisait l'objet de toutes les conversations, en même temps qu'on commentait les heureuses conséquences de son voyage aux Etats-Unis pour l'entreprise de Panama.

Lorsque le train s'est arrêté et qu'on a vu descendre, d'un pas alerte, l'infatigable personnification du génie français, tous les assistants se sont respectueusement découverts, tandis que des centaines de mains se tendaient vers M. de Lesseps qui, souriant, comme toujours, après avoir embrassé ses enfants, trouvait un mot gracieux à dire aux uns et aux autres.

Rayonnant de santé, sans apparence de fatigue, il s'est dirigé vers sa voiture, émerveillant les assistants par sa vigueur extraordinaire et sa bonne humeur inaltérable...

Demain, le Grand Français se retrouvera au siège de son administration, reprenant, après une interruption d'un mois à peine, la direction de ses œuvres de paix universelle et de prospérité nationale.

Le jour de son arrivée, M. de Lesseps assistait à la séance de l'Académie et était très entouré de ses collègues, qui l'ont vivement félicité de la chaude réception qui lui a été faite aux Etats-Unis.

Cette réception, M. de Lesseps l'a appréciée lui-même dans les termes suivants, en répondant à un rédacteur du *Gaulois* quelques instants après son débarquement à Paris :

« Notre séjour là-bas a été comme un éblouis-
« sement : les fêtes, les réceptions, les acclama-
« tions, enfin toutes les sortes de témoignages
« de sympathie se succédaient sans relâche, et
« pas un instant, pas une minute, l'accueil du
« peuple américain ne s'est ralenti. »

Nous avons déjà rendu compte de la plupart des réceptions officielles et privées qui se sont succédé pendant le séjour à New-York de M. Ferdinand de Lesseps et des autres membres de la Délégation française. Nous avons publié le télégramme, daté de Washington, 4 novembre, annonçant la visite faite par nos compatriotes au président Cleveland.

Voici, d'après le *New-York Herald*, les détails de cette entrevue :

Les délégués français ont visité aujourd'hui le président Cleveland à la Maison Blanche et ont été grandement satisfaits de leur réception.

Avant de se rendre au Palais présidentiel, les délégués rendirent visite au secrétaire Bayard et furent présentés aux dames par le comte Sala, chargé d'affaires français à Washington.

Les délégués français arrivèrent à la Maison Blanche environ vingt minutes avant midi, et peu d'instants après ils furent présentés au Président Cleveland par le comte Sala, le Président donnant une poignée de main à chacun des membres de la Délégation.

M. de Lesseps prononça le discours suivant :

« Monsieur le président, j'ai l'honneur, en ma qualité de président du comité franco-américain, de vous offrir les hommages respectueux des membres de la délégation française venue pour assister aux fêtes d'inauguration de la statue de la Liberté éclairant le monde. J'ai mission de vous dire en leur nom qu'ils ont à cœur de ne point quitter les Etats-Unis pour retourner en France sans avoir salué, dans sa résidence de la Maison-Blanche, le chef élu de la grande nation américaine, dont ils ont reçu, pendant leur séjour en ce pays, tant de témoignages de la plus vive et de la plus sincère sympathie. Parmi ces témoignages, il n'en pouvait être de plus éclatant que votre présence à New-York le jour où a été découverte la statue due au grand artiste français Bartholdi. Le langage d'une si noble élévation, que vous avez fait entendre dans l'imposante solennité du 28 octobre, nous a profondément touchés, et il aura certainement pour effet de cimenter plus solidement encore l'amitié séculaire de nos deux nations. Il a été accueilli par nos concitoyens de France avec un sentiment de satisfaction dont je suis heureux d'être l'organe. Personnellement, nous emporterons d'Amérique, avec le souvenir de la bienveillance dont vous nous avez honorés et les exemples de la liberté légale au sein de la prodigieuse activité dont nous avons été témoins, le sentiment que notre mission aura servi à resserrer les liens qui unissent les deux grandes Républiques.

« Monsieur le président, veuillez agréer les vœux que nous formons pour vous et votre famille, pour la prospérité et la grandeur du peuple des Etats-Unis. »

Le Président répondit ainsi :

« Je suis très heureux de recevoir ceux qui représentaient le peuple français à l'intéressante cérémonie dont vous venez de parler. J'espère que le sens significatif de leur visite sera hautement apprécié par le peuple des deux nations, et que le témoignage visible et tangible d'amitié que nous avons vu établi d'une façon permanente nous rappellera constamment le devoir qui nous incombe à tous de contribuer à maintenir les plus cordiales relations entre les deux pays, qui ont eu des rapports si honorables dans le passé et qui ont tant d'objets et d'intérêts communs dans le présent. »

Le même journal contient d'intéressants détails sur la réception organisée à Philadelphie en l'honneur de M. de Lesseps, par M. Georges William Childs. Un déjeuner offert à l'hôtel Bellevue réunissait un grand nombre de personnes marquantes de cette région. M. Childs, en donnant connaissance des regrets exprimés par diverses personnes qui n'avaient pu se rendre à son invitation, a communiqué « la lettre très caractéristique « suivante, dit le *New-York Herald*, du vénérable ex-« sénateur Cameron » :

« Harrisburg, 1er novembre.

« Cher Monsieur Childs,

« Je vous remercie sincèrement de votre invitation à
« me rencontrer avec M. de Lesseps demain et si je puis
« déposer mon bulletin de vote assez tôt pour prendre
« le dernier train, je m'y rendrai. J'ai voté il y a qua-
« rante ans pour qu'on lève un plan et qu'on fasse les
« études dans le but d'unir les deux Océans, et j'ai
« suivi avec beaucoup d'intérêt les efforts couronnés
« de succès de M. de Lesseps en Egypte et ses coura-
« geuses tentatives ici.

« Bien sincèrement à vous.

« SIMON CAMERON. »

Parmi les divers toasts qui ont été prononcés, au cours de ce banquet, nous citerons en première ligne les souhaits de bienvenue adressés à M. de Lessseps par M. Childs, éditeur du *Public Ledger*, rappelant que « le père de leur hôte, de Ferdinand de Lesseps, était « consul de France à Philadelphie en 1820 et que ce fait « seul devait lui assurer un accueil cordial dans cette « ville. »

M. de Lesseps a répondu en ces termes :

« Je vous remercie de votre chaleureuse bien-« venue. Je suis très reconnaissant à M. Childs « de m'avoir fourni l'occasion de vous rencontrer « et je remercie M. Mc Kean de ses bienveillantes « paroles.

« Ici, à Philadelphie, je me sens chez moi. Mon « père vécut ici pendant plusieurs années quand « j'étais petit.

« Ses lettres écrites de cette ville furent mon « premier encouragement à faire ce que j'ai en-« trepris. Si j'ai réussi, c'est que, lorsque j'étais « jeune, j'ai, comme un bon Américain, eu des « dispositions pour le « go ahead ». Mon premier « succès à Suez me rend sûr de Panama ; mais, « de plus, j'ai maintenant l'aide des machines amé-« ricaines à Panama, qui rendent son succès facile « et certain. Ma bienvenue dans ce pays est due « en ce moment à l'intérêt que vous portez au tra-« vail qui est en train, et je suis sûr que vous ver-« rez son heureux achèvement. En dépit de mon « âge, je n'ai pas de crainte sur le résultat. Vous « verrez le Canal de Panama ouvert au commerce « du monde. Alors vous vous souviendrez de moi, « et je laisse ici, en Amérique, mon nom et ma « mémoire en sûreté, aux vieux amis de mon « père, les habitants de Philadelphie. Il fut mem-« bre de la Société Philosophique et l'ami de « ceux dont le nom est encore en honneur ici, les « Dupont, les Girard et autres Français de cette « époque. Merci et *adieu*, *au revoir*, dirai-je, « quand le Canal de Panama sera terminé ! »

Au nombre des autres orateurs, nous citerons les consuls d'Angleterre et de France et M. J. G. Rosengarten. Ce dernier, s'adressant en français à M. de Lesseps, lui a rappelé que c'est à Philadelphie que la Délégation française à la tête de laquelle était M. de Rochambeau, s'assembla pour célébrer la victoire de Yorktown.

« Nous répétons maintenant, a-t-il ajouté, tout ce « que nous avons dit alors, merci à la France et aux « Français. Recevez, je vous prie, Monsieur de Lesseps, « mes félicitations sincères pour ce que vous avez fait « et ce que vous faites en ce moment-ci. Je souhaite « bonne chance au Canal de Panama et à vous, son « chef et son âme, sa vie ! »

Avant de quitter le territoire américain, les membres de la Délégation française, qui devaient s'embarquer le lendemain à bord de la *Gascogne*, ont tenu à offrir un banquet au Comité américain, aux officiers de l'armée et de la marine des Etats-Unis, à plusieurs Américains de distinction et aux principaux représentants de la Colonie française de New-York, en un mot à toutes les personnes avec lesquelles ils s'étaient trouvés plus particulièrement en contact pendant leur séjour dans cette ville.

Ce dîner d'adieu, qui a eu lieu à Hoffman House, a conservé le caractère d'une fête essentiellement intime. De nombreux toasts ont été échangés et M. Depew ayant, en terminant, souhaité un heureux voyage aux Délégués, M. de Lesseps s'est levé et a dit :

« L'alliance que nous avons contractée aujourd'hui, j'espère que les Américains viendront la resserrer en 1889, à Paris. »

Nous terminerons cette revue rétrospective des divers incidents auxquels a donné lieu le séjour aux Etats-Unis de la Délégation française, en reproduisant d'après le *New-York World* les paroles suivantes qui ont été adressées à l'un de ses rédacteurs par M. Ferdinand de Lesseps, au moment où il allait rentrer en France :

« Je ne peux pas quitter New-York, sans tâcher « d'exprimer combien j'ai été profondément ému « par la réception hospitalière qu'onm'a faite en « Amérique.

« En France, nous avons tous entendu parler de « la grande libéralité et de l'infatigable esprit « d'entreprise des Américains ; mais l'hospitalité « magnifique dont on a comblé notre Délégation « passe toute croyance. Je ne me considère pas, « vous le savez, comme un vieillard, mais j'ad-« mets que j'ai été présent à la plupart des fêtes « internationales qui ont eu lieu pendant les « cinquante dernières années ; et je peux vrai-« ment dire que je n'ai rencontré en aucune « partie du monde un accueil aussi cordial que « celui qui m'a été fait pendant le peu de jours « passés à New-York. Je reconnais en même « temps l'attention bienveillante de mes amis de « Philadelphie, de Baltimore, de Washington.

« Je serais, en vérité, désolé, au moment de « quitter l'Amérique, si je ne me sentais pas sûr « de revenir en 1889. Vous savez que je me ren-« drai alors à Panama pour ouvrir le Canal de « l'Atlantique au Pacifique... Nous passerons le « Canal sur le premier bateau à vapeur et irons « à New-York par la voie de San-Francisco. Il « faut prévoir les choses longtemps à l'avance ; « tout le succès que j'ai obtenu dans ma vie « peut être attribué directement à ce même « fait, que j'ai toujours regardé beaucoup en « avant.... »

L'EUROPE ET LE CANAL DE PANAMA

La *Deutsche Consulats-Zeitung* (gazette consulaire allemande) de Berlin a entrepris la publication d'une série d'études économiques et commerciales destinées à favoriser le développement de l'industrie, de la marine et du commerce allemand.

L'étude consacrée à l'avenir des petites Antilles, parue dans le numéro du 17 octobre dernier, est précédée des lignes suivantes que nous traduisons pour nos lecteurs :

« En présence de l'achèvement prochain du Canal de Panama, il est bon d'étendre le cercle de notre étude sur les Iles orientales de l'Amérique. Indubitablement leurs intérêts sont intimement liés à ce Canal, qui, une fois construit, amè-

nera une grande révolution économique dans ces contrées, une amélioration qui agira avantageusement sur l'Europe industrielle et commerciale. »

LES ADVERSAIRES DU CANAL

Un rédacteur du *Journal of Commerce* de Liverpool a voulu lire et résumer les diverses brochures publiées contre l'entreprise du Canal interocéanique ; et voici l'impression qui est résultée pour lui de cette lecture :

« Un lecteur impartial de cette série de publications (brochures et pamphlets) est amené de force à cette conclusion, — d'après les affirmations que ces publications contiennent, — que la coupure qui doit séparer l'Amérique du Nord de l'Amérique du Sud ne sera jamais terminée. Un de ces écrivains affirme que le projet est absolument impraticable. — Se donner tant de mal pour écrire de telles choses est inexplicable, à moins que ceux qui les écrivent n'y trouvent matière à gagner quelque chose. Or, une de ces brochures montre « le bout de l'oreille » d'une façon si évidente, qu'il ne saurait subsister aucun doute sur le but que poursuit son auteur. Dans une aussi grande entreprise que celle du creusement du Canal de Panama, il se rencontre naturellement des occasions où le marché des actions peut être écrasé par les *baissiers* ou lancé en l'air par les *haussiers*. Un parti d'agioteurs s'efforce de déprécier l'entreprise pour faire tomber les actions sur le marché... »

Il nous a paru intéressant de relever et de traduire pour nos lecteurs, cette impression d'un publiciste de Liverpool, bien au courant, on le voit, des choses financières.

L'ACHÈVEMENT DU CANAL

Nous traduisons du *Cleveland Leader* de New-York, du 18 octobre dernier, les lignes suivantes :

« La *Central American Telegraph Company* ne « semble concevoir aucun doute sur le succès du Canal « car elle prend déjà ses mesures pour moisson- « ner la première récolte dans son genre d'affaires. « D'autres entreprises sont activement au travail aussi, « avec la même fin en vue. »

UNE VISITE AUX TRAVAUX

M. Albert Tissandier vient de publier le récit d'un voyage de six mois aux Etats-Unis. Comme il se trouvait avec M. Ferdinand de Lesseps et les délégués des Chambres de commerce, au moment où ces derniers visitaient l'isthme de Panama, d'où il est revenu par la Nouvelle-Orléans et les chutes du Niagara, M. A. Tissandier a résumé ses impressions dans son livre de haut intérêt.

L'espace restreint dont nous disposons ne nous permet, à notre grand regret, que d'analyser les deux chapitres où l'auteur parle de sa visite à Panama. Nous nous contenterons de constater que la lecture du livre tout entier est singulièrement attachante, car M. Tissandier sait voir et raconter.

M. Tissandier a quitté Paris le 28 janvier, accompagnant M. Villard, de la Société de Travaux publics et de Constructions ; ils ont réjoint, à Southampton, M. de de Lesseps et la Délégation des Chambres de commerce.

On sait que les voyageurs sont arrivés à Colon le 17 février, après une traversée de 20 jours. Nous passerons tout de suite aux remarques faites par M. Tissandier au sujet de la marche des travaux dans l'Isthme :

On doit croire au succès de l'œuvre française entreprise par M. de Lesseps, si colossale qu'elle soit, quand on songe aux progrès de toute nature accomplis par l'industrie humaine depuis l'époque où les Espagnols ont fait la conquête de l'Amérique centrale.

M. Tissandier a visité les hôpitaux avec les délégués, puis le sanitarium de Taboga ; l'air qu'on respire dans cette île doit, estime-t-il, « en faire un séjour qui offre toutes les garanties possibles de salubrité ».

M. Tissandier a visité les travaux du Canal sur toute sa longueur.

On traverse, dit-il, la baie de Limon pour entrer dans le Canal ; une grande drague, le *Count de Lesseps*, travaille en ce moment à son élargissement. Les 40 mètres actuels devront atteindre la largeur de 500 mètres pour former un bassin d'entrée long de 2,500 mètres.

Nous suivons ce parcours en bateau à vapeur, tout en nous arrêtant pour visiter des dragues placées de distance en distance dans le Canal. L'une d'elles est actionnée par une machine à vapeur de la force de 200 chevaux. Elle peut enlever en 10 heures 12 à 15,000 mètres cubes de terre. Composés de débris madréporiques ou de sables légèrement glaiseux, les terrains sont faciles à enlever dans ces parages.

M. Tissandier observe que la drague *City of New-York*, qui travaillait à Caimito, peut, en 24 heures, enlever en moyenne 4,000 mètres cubes des terres relativement molles qui se trouvent à cet endroit.

Pour le voyageur qui traverse les forêts de l'Isthme en chemin de fer, l'avenir extraordinaire de l'entreprise se manifeste comme le remarque M. Tissandier :

Les forêts, défrichées aujourd'hui seulement pour les besoins du Canal, seront éloignées encore, les marécages desséchés seront livrés à la culture ou deviendront des docks considérables pour recevoir des développements de plus en plus grandioses.

A la place des forêts bouleversées par les ouvriers, des terres creusées par les dragues et les excavateurs, nous verrons dans peu d'années, les navires porter le commerce et l'industrie dans le monde entier en passant par ce petit coin de terre de 70 kilomètres de largeur. On ne peut guère parcourir ces belles forêts pleines de travailleurs patients et courageux, sans rêver au résultat final, à cette révolution prochaine et pacifique qui sera produite à l'inauguration du Canal de Panama.

Voici la description d'un chantier :

A tous moments, sur notre chemin, nous entendons les explosions de dynamite désagrégeant la montagne.

Les machines en mouvement, les wagonnets remplis par

les ouvriers et transportant les terres offrent un spectacle extraordinaire. Les talus, de 10 mètres de hauteur environ, que l'on fait graduellement pour les travaux, forment autant de terrasses immenses, de gradins qui descendront peu à peu jusqu'au niveau même du Canal futur. Placés sur la montagne, nous les voyons ainsi se dessiner d'une façon grandiose, ayant pour cadre les talus déjà faits et la forêt vierge.

Nous ne pouvons nous étendre sur les réflexions que suggèrent au voyageur les travaux de chaque section; nous passerons donc à ce qu'il dit sur ceux effectués à l'extrémité du Canal, du côté de Panama.

..... Le sol mou et uni de cette région ne donnera point de difficultés matérielles aux ouvriers. Des installations grandioses sont faites au bord du Pacifique. Ce sont les chantiers de la Boca. Les campements pour les ouvriers et des ateliers de montage, des forges sont établis, et un grand nombre de dragues sont préparées pour donner un élan nouveau au travail.

M. Tissandier donne des détails intéressants sur l'outillage et « l'armée de travailleurs » du Canal. Il énumère le matériel accumulé pour le percement d'une langue de terre que le train du *Panama Rail Road* traverse en une heure et demie.

C'est cette traversée facile et rapide de l'Isthme, dit-il, c'est cette communication si prompte entre les deux Océans avec la voie ferrée, qui laissent, plus vivement que tous autres souvenirs de la visite des travaux, l'impression de la praticabilité du travail et de la grandeur de l'œuvre, quand, les yeux fixés sur la carte, on se rend compte des bienfaits de cette nouvelle route maritime de jonction entre les mondes.

M. Tissandier fait ressortir le rôle de « tuteur bienfaisant » que joue le chemin de fer de Panama, — le *Panama Rail Road*, — dans l'exécution du Canal. « Quand le Canal sera achevé, dit le voyageur, le chemin de fer reprendra un rôle plus modeste ; alors, nos grands paquebots transatlantiques porteront dans leurs flancs en un seul voyage et en quelques heures, le trafic de trente ou quarante trains de ce Panama Rail Road, qui offre déjà le spectacle de nos lignes européennes les plus chargées. »

M. Tissandier conclut :

Au Canal de Panama comme partout, la période d'installation a été la plus meurtrière et aussi la plus coûteuse; si l'effort et la dépense d'origine ont produit un résultat relativement moindre, l'heure est venue des grands résultats. Aussi, est-ce avec confiance que nous saluons, avant de quitter les chantiers, cette armée de travailleurs. Elle comptera, comme dans les batailles, des victimes mortes au champ d'honneur pour une œuvre plus glorieuse pour notre pays et moins coûteuse assurément que les conquêtes les plus retentissantes.

PANAMA RAIL ROAD

Création d'un bureau central

Le *Star and Herald* publie la note suivante :

Panama, 23 novembre 1886.

Nous sommes informés qu'à partir d'aujourd'hui le *Panama Rail road Company* se propose d'ouvrir un bureau dans le Grand Hotel Central de cette ville, où toutes les communications télégraphiques d'une nature commerciale seront reçues et suivies.

C'est une bonne mesure qui sera appréciée par tout le monde, car elle permettra que toutes les affaires soient transmises avec une plus grande facilité et une dépense moindre.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Septembre 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	35	57.313 t	31	47.459 t.
Voiliers	17	3.229	11	1.394
Totaux	52	60.542	42	48.853

LE PÉTROLE DES ÉTATS-UNIS

ET LE CANAL DE PANAMA

Grâce à la perfection des steamers-citernes nouvellement construits, on peut dire que la question du transport du pétrole en vrac est résolue. Nous n'entrerons pas ici dans la description de ces bâtiments ; qu'il nous suffise de dire que leurs aménagements excluent les dangers d'incendie et d'explosion qui rendent le transport des huiles minérales si périlleux pour les navires.

Le pétrole va devenir un aliment de fret des plus importants si l'on se base sur la progression rapide de consommation de ce combustible liquide dans le monde et particulièrement en Extrême-Orient. Le développement de cette industrie doit donner lieu à un mouvement de transit considérable pour le Canal de Panama.

Quelques chiffres démontreront l'importance de ce fret. La découverte du pétrole aux Etats-Unis ne date que d'une trentaine d'années et cependant la production a pris une proportion telle que son exportation s'est élevée, en 1885, à 1.531.000 tonnes, ce qui représente plus de 37,500.000 de fret. Or, plus du tiers de ces expéditions ont été pour l'Extrême-Orient.

L'importation du pétrole dans les ports de Yokohama, Nagasaki et Hiogo a atteint 12 millions 567.750 gallons pour ces trois ports japonais, et les ports de l'Inde anglaise, des possessions néerlandaises, de l'Australasie, de Cochinchine et de Siam ont reçu 95.610.036 gallons, c'est-à-dire 434.000 tonnes environ de pétrole américain.

Si donc le Japon, avec sa population de 36 millions 700.118 habitants, l'Inde avec ses 253.891.821 âmes, et l'Autralasie avec ses 3.325.140 habitants, reçoivent de New-York seul l'énorme quantité de pétrole susindiquée, on peut se demander quel chiffre pourra atteindre la consommation du pétrole dans un pays comme la Chine, dont la population est estimée à 403.259.000 habitants.

En 1875, 1.476.185 gallons (6.706.308 lit.) de pétrole sont entrés dans les ports du Céleste-Empire ouverts au commerce international. En 1885, l'importation atteint 23.112.946 gallons (105.002.113 lit.) dont voici les

principaux lieux de destination avec la comparaison des chiffres de 1875 :

	1875		1885	
	Gallons	Litres	Gallons	Litres
Shanghaï ...	1.279.880	5.814.494	14.334.262	65.120.552
Ningpo	98.020	445.304	1.135.510	5.158 621
Chiukiang...	14.390	65.373	1.222.910	5.555.680
Hankow.....	29.416	133.636	4.148.346	18.845.935
Tientsin.....	23.650	107.441	725 510	3.295.991
Wuhu......	»	»	608.800	2.710.986

On évalue à 6.000.000 d'habitants la population des ports ci-dessus et d'après cette donnée on peut se faire une idée de l'avenir de la consommation du pétrole en Chine, puisque de ces ports il n'a été réexpédié pour l'intérieur que 6.678.702 gallons (23.750.250 lit.) sur l'importation de 1885.

Si l'on considère que six millions d'âmes seulement sur quatre cents millions ont consommé plus de 14 millions de gallons de pétrole, et que maintenant la Chine ouvre ses portes à la civilisation, il est impossible de prévoir le développement énorme réservé aux exportations du pétrole des Etats-Unis et le bénéfice qui en résultera pour le Canal de Panama.

NOTICE

sur les divers titres de la Compagnie.

Pour répondre au désir exprimé par des actionnaires et des obligataires, nous tenons à leur disposition une notice contenant une série de renseignements sur les formalités à remplir en cas de perte ou de vol de titres et coupons, sur les diverses émissions faites, sur la situation des amortissements, sur les impôts, etc., etc.

Nous extrayons aujourd'hui de cette notice la partie relative aux divers titres de la Compagnie.

Parts de fondateur

Ces parts, émises d'abord au nombre de 900, ont été divisées en dixièmes, soit 9,000 titres donnant droit ensemble à 15 0/0 des bénéfices nets de l'entreprise (art. 60 des statuts).

Actions.

Ces titres, au nombre de 600,000, sont entièrement libérés.

Ils jouissent d'un intérêt de 5 0/0 de leur capital.

Ils participeront ultérieurement pour 80 pour 100, dans les bénéfices nets de l'entreprise.

Les coupons semestriels sont de 12 fr. 50 chacun, payables sous déduction des impôts, le 1er janvier et le 1er juillet, à dater du 1er juillet 1887; le coupon de janvier 1887 ne comprenant que l'intérêt sur 375 fr. du 1er juillet au 20 septembre 1886, date du versement du 4e quart, et sur 500 fr. du 21 septembre au 31 décembre 1886.

Obligations de 500 fr. 5 0/0

Ces obligations, au nombre de 250.000, ont été émises en vertu de l'autorisation de l'Assemblée générale des actionnaires du 29 juin 1882.

Elles sont au porteur, entièrement libérées, remboursables à 500 fr. en 75 ans, du 15 juillet 1882 au 15 janvier 1958, par tirages semestriels ayant lieu les 15 juin et 15 décembre de chaque année; le remboursement s'effectue les 15 janvier et 15 juillets suivants.

Intérêt annuel : 25 fr. payables par moitié les 15 janvier et 15 juillet de chaque année, sous déduction des impôts.

Au 15 juillet 1886, les obligations 5 0/0 amorties étaient au nombre de 1190.

Obligations de 500 fr. 3 0/0

Ces obligations, au nombre de 600.000, ont été émises en vertu de l'autorisation de l'Assemblée générale du 29 juin 1882.

Elles sont remboursables à 500 fr., en 75 années, du 15 avril 1885 au 15 octobre 1959, par tirages semestriels ayant lieu les 1er avril et 1er octobre; le remboursement s'effectue les 15 des mêmes mois.

Intérêt annuel : 15 fr. payables par moitié les 15 avril et 15 octobre, sous déduction des impôts.

Au 1er octobre 1886, 4.419 de ces titres étaient amortis.

Obligations de 500 fr. 4 0/0

Ces obligations, actuellement au nombre de 432,387, se composent d'une première série de 387,387 émise en vertu de l'autorisation donnée par l'Assemblée Générale du 29 juin 1882, et d'une fraction de 45,000 titres à valoir sur une seconde série de 362,613 obligations créées suivant la décision du Conseil d'administration, en date du 9 avril 1886, prise en vertu du vote de l'Assemblée Générale du 29 juillet 1885.

Ces deux séries d'obligations sont remboursables à 500 fr. en 75 années finissant le 1er avril 1960 par tirages semestriels ayant lieu les 15 mars et 15 septembre; le remboursement s'effectue les 1er avril et 1er octobre suivants.

Intérêt annuel: 20 fr. payables par moitié les 1er avril et 1er octobre, sous déduction des impôts.

Au 1er octobre 1886, 1689 de ces titres étaient amortis.

Obligations nouvelles.

Ces obligations, au nombre de 458,802, ont été créées en vertu de l'autorisation donnée par l'Assemblée du 29 juillet 1885. Émises à 450 francs, elles sont remboursables à 1,000 francs en 42 années, du 15 octobre 1886 au 15 octobre 1928, par tirages tous les deux mois, ayant lieu les 15 octobre, 15 décembre, 15 février, 15 avril, 15 juin, 15 août; le remboursement s'effectue le 15 du mois qui suit le tirage.

Intérêt annuel : 30 francs, payables trimestriellement, les 15 février, 15 mai, 15 août et 15 novembre de chaque année, sous déduction des impôts.

Jusqu'au 15 mai 1887, ces obligations donnent lieu à trois cotes différentes :

1° *Obligations nouvelles libérées définitives*, c'est-à-dire jouissance 15 novembre ;

2° *Obligations nouvelles provisoires libérées*, c'est-à-dire ayant été libérées après le versement de répartition, sous dé-

duction de la bonification d'intérêt au taux de 6 0/0 sur les versements anticipés. Ces titres portent la jouissance du 15 mai 1887 :

3° *Obligations nouvelles non libérées*, c'est-à-dire ayant à se libérer des versements successifs indiqués ci-dessous :

98 fr. 23 (intérêts acquis déduits, à raison de 6 0/0) du 10 au 15 décembre 1886;

97 fr. 29 (intérêts acquis déduits, à raison de 6 0/0) du 10 au 15 février 1887 ;

44 fr. 48 (intérêts acquis déduits, à raison de 6 0/0) du 10 au 15 mai 1887.

La remise du titre définitif, muni du coupon à échéance du 15 août 1887, aura lieu au moment du dernier versement.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Janvier 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de janvier 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim				
Colon....	18°8	36°8	28°3	81 9	53mm 6	14
Gamboa..	14 8	33 8	25 3	77 9	14 0	4
Naos.....	19 2	34 2	26 5	76 6	» »	»
Totaux.	52 8	104 8	80 1	236 4	67 6	18
Moyennes	17 6	34 9	26 7	78 8	22 5	6

La température moyenne est restée à peu près la même qu'en décembre ; toutefois, à Colon, elle a augmenté sensiblement du chiffre de 27° 4 au chiffre de 28°. C'est Gamboa qui a les écarts de température les plus forts.

L'eau de la mer a continué à se refroidir, surtout à Naos, où la température moyenne a baissé de 24° 5 à 22° 0 ; à Colon, elle a baissé de 24° 9 à 24° 0. Cette température est, comme toujours, plus élevée à Colon qu'à Naos, ce qui tient, évidemment, d'une part, au courant équatorial de la mer des Antilles, d'autre part, au courant polaire du Pacifique.

La saison sèche s'est réellement bien établie le 27 décembre et la quantité de pluie tombée en janvier a été insignifiante.

Le niveau du Chagres n'a fait que baisser progressivement pendant toute la durée du mois ; il y a eu toutefois une crue d'environ 0m60, à la date du 10, pendant environ trois heures, crue qui a disparu ensuite un peu plus lentement.

L'alizé a soufflé à peu près constamment pendant tout le mois ; toutefois, à Gamboa, les calmes ont été très fréquents le matin et le soir. A Colon, la direction dominante a été le nord ; après cette direction, c'est le nord-ouest que l'alizé a présenté le plus souvent. A Gamboa, la direction la plus fréquente a été le nord-est ; le nord et le nord-ouest se sont ensuite présentés à peu près également. A Naos, la direction dominante a été le nord-ouest; c'est ensuite le nord qui a été la direction la plus fréquente.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m 20	0m 34	0m 42
Naos................	—0 46	5 64	6 08

Ces mouvements sont un peu plus forts que ceux de décembre, comme d'habitude en janvier. A Naos, ils ont eu lieu les 22 et 23, soit un peu après la pleine lune du 20.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 16 au 30 Novembre 1886.

Opp. 528.— Sur 15 obligations 3 0/0 au porteur, nos 196.922 à 196.926, 202.087, 333.711, 581.964 à 581.971.

Opp. 529. — Sur 12 obligations 4 0/0 au porteur, nos 277.681 à 277.692.

Opp. 530.— Sur 12 obligations 4 0/0 au porteur nos 49.787 à 49.798.

Opp. 531. — Sur 7 obligations nouvelles définitives au porteur, nos 386.030 à 386.036.

Opp. 532. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 9.645 pour deux actions.

Opp. 533. — Sur 20 obligations 4 0/0 au porteur, nos 101.978 à 101.997.

Opp. 534. — Sur une obligation nouvelle provisoire non ibérée n° 8.034.

Erratum. — Opp. 448. — Lire obligation 3 0/0 au porteur let non obligation 4 0/0 au porteur.

MAINLEVÉES

Signifiées du 16 au 30 Novembre 1886.

Opp. 503. — Sur 4 obligations 4 0/0 au porteur, nos 224.284 à 224.287.

Opp. 518. — Sur 6 coupons n° 4 (échéance du 1er octobre 1886), d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 56.008 ; 61.024 et 61.025 ; 126.263, 126.264 et 267.625.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Les vues photographiques, prises le long du tracé du Canal Interocéanique, sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112 et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. —PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 30 NOVEMBRE 1886

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissancé 1er juillét	5 P. 100 Jouissance 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 août 1886.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	200 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 octobre 1886
15	427.50 428.75 430 426.25 425	en liq. : ... au 15 : 428.75 430 425	360	2:2 212.50 213 211	263.75 264 263.50	465 462.50	434.50	»
16	427.50 428.75 426.25 425	en liq. : ... au 15: 426,25 427.50 425	360 359	210 210 50 210.75 211 211.25 211.50 211.75 212	270 271.25 272 269 268.75 268.50 268.25	460.25 461,25 462	434.50 435	446 50 446 446.75 447 448
17	425 423.75 422.50 421.25 420 4.8 75 417.50 416.25 415	en liq. : ... au30: 423.75 415 416.25	358	212 211.75 211 50 211.25 211	270 271 269.50 269.25 269 268.75	462 462.50 461 460 458 457,50	435 436 435.50	447 448 449 450 447.50
18	418.75 417.50 420 421.25 422,50 423.75	en liq. : .. au 30 417.50 422 50 421,25	355 353.50 352.50 351.25 355.50 355,75 356 356.25 357.50	212 213 213.50 214	269 268.75 268 268 50 269.50 269.75 270	460 458	435 434	448 447 446
19	425 423 75 422,50 421 25 420	en liq. : ... au 30:422.50 418.75	359.75 359,50	212 211.75 211.50 211.25 211 212.50 213	269 268 75 269.25 269.50	461 460.25	435 435.50 436	446.50 447 447.50
20	421.25 420 422.50	en liq. : ... au 30 ; 418.75 420	359.75 360 358 357	214 213.50 213 212	269 268 75 268 50 268.25 268	460 462 462,50 463	438 437 436 435	446.75 447 447.50 448
21	»	»	»	»	»	»	»	»
22	420 418.75 417.50	en liq. : ... au 30, 420 417.50 418.75	359 359.75 360	211 212 213	269 269 50 270 269 25 269.75	463 465 496 467 468 469 470 467.50 468.75	432 433 434	447 447.50 458
23	420 421,25 422,50	en liq. : ... au 30, 420 421.25	360	212 211 210.50	269 269.50 270 269.25 269.75	467 468.75 466 25 466 465 464 463.50	434 434.50 433	447,50 448
24	420 421,25 418,75	en liq. : ... au 30. 420 421.25 418.75	359 360 359.75	212	269 25 269.50 269.75 270 269	461 465 463	435 435 50 435.75 436	447.50 448
25	420 418.75 417,50	en liq. : ... au 30, 420 417.50	360	211 211.50	269.50 269 268 267.50 267 266.25 266 265.50 265 264.50 264 263 50 263 262	462 461 460 459 458	435.75 435 435.50	447.50 447,25
26	418.75 417.50	en liq. ... au 30, 418.75 420	360 359.75	211 210.50 210	263 262 50 262.75 263.25 263.50 263.75 264	459 460 461	435 50 435 433 434	447 446.50 446 445.50
27	421.25 422,50 423.75	en liq. : .. au 30, 423.75 422.50 423.75	360 359.50	211 210 212 211,50	265 265.50 266 266 25 266,50	460 461 460.25	435 433 443.50	446 445 445.50
28	»	»	»	»	»	»	»	»
29	423.75 422.50 423.75	en liq. : ... au 30, 425 425 422.50 423,75	360	210 211 211.75	268 267 267 25 267 50 267.75 268	460 462 462.50	434 434.25 434.55 434	446.25 445.75
30	422.50 421.25 420 418.75 426	en liq, : ... au 30, 421.25	358.25 358 360	212 212.50 213	269.50 269 75 270 269 269.25 269»50 269 75	463 461 465	433 434 50	446 445.75 446

7e Année. — Numéro 176. Mercredi 15 Décembre 1886.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

En rappelant à nos souscripteurs que la période d'abonnement expire, invariablement, avec le dernier numéro de décembre, nous les prions de vouloir bien joindre une des dernières bandes à leur envoi du montant du renouvellement.

OBLIGATIONS NOUVELLES

DEUXIÈME TIRAGE. — 15 DÉCEMBRE 1886
1.000 OBLIGATIONS

Le deuxième tirage des Obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mercredi 15 décembre 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

920	5.624	8.970	13.297	18.225
1.843	6.692	9.283	13.345	18.993
2.812	7.438	10.266	13.392	19.535
3.295	7.450	10.313	14.262	19.607
3.723	7.987	10.928	15.503	20.180
4.681	8.396	11.525	15.844	20.208
5.026	8.494	11.836	16.223	20.485
5.495	8.520	12.477	16.417	21.057
21.075	42.618	61.998	79.009	91.165
21.903	43.188	62.292	79.116	91.265
22.952	43.423	62.490	79.504	91.659
23.033	44.676	62.500	79.671	91.672
23.035	44.924	62.684	80.197	92.574
23.048	44.941	62.990	81.265	92.580
23.129	45.159	63.080	81.343	92.949
23.914	45.244	63.141	81.835	93.621
24.181	48.430	63.852	82.029	94.587
24.685	48.970	64.735	82.480	94.967
25.325	49.501	65.179	83.475	95.282
26.379	49.536	65.211	83.477	95.386
26.828	49.604	65.235	83.492	95.476
27.116	49.654	65.635	83.565	96.122
27.249	49.899	65.953	83.668	96.176
27.436	50.839	66.155	83.999	96.268
29.344	50.963	66.452	85.000	96.285
29.856	51.066	68.425	85.075	96.469
30.222	51.224	69.134	85.283	97.824
30.667	51.225	69.637	85.816	98.004
31.537	51.549	69.681	86.275	98.596
32.078	51.685	69.790	86.334	99.134
32.414	52.009	69.872	86.483	99.148
32.617	52.355	69.966	86.528	99.205
33.187	53.621	70.039	86.736	100.196
33.206	53.879	71.076	87.462	100.488
35.787	54.637	71.643	87.537	100.897
36.694	54.683	71.834	87.812	101.359
37.409	55.680	72.268	88.031	103.032
38.402	55.891	72.417	88.167	103.431
39.225	56.516	73.010	88.440	103.461
39.493	56.756	73.154	88.580	103.632
39.547	56.899	75.090	89.272	104.164
40.177	57.029	75.213	89.426	104.198
40.442	59.240	75.829	89.999	104.319
40.486	59.867	76.203	90.456	106.496
41.247	60.176	77.551	90.533	106.696
41.304	60.786	77.623	90.543	106.722
42.234	60.984	77.663	90.725	107.337
42.377	61.689	78.161	90.839	107.646
42.391	61.762	78.596	91.030	107.708

107.755	131.926	164.621	190.397	219.690	246.661	276.332	311.196	348.670	375.567
108.520	132.238	165.166	191.008	219.785	246.672	276.374	311.751	349.205	376.874
108.597	134.008	165.786	191.289	219.962	246.688	276.760	311.873	350.000	376.878
109.286	134.176	165.817	191.372	220.907	246.824	277.695	312.336	350.107	377.250
110.009	134.245	166.991	191.704	221.618	247.316	278.166	312.367	350.502	377.262
110.776	135.402	167.146	191.929	222.007	248.134	280.124	312.909	351.013	377.382
110.780	135.500	167.446	192.213	223.010	248.349	280.782	313.219	351.058	378.063
110.846	136.904	167.478	193.164	223.658	248.394	281.015	313.440	351.778	378.173
110.908	137.183	167.747	193.258	223.701	248.556	281.283	313.552	352.164	378.813
111.157	137.687	167.827	193.286	224.315	248.933	281.328	313.955	352.435	379.620
111.266	138.446	168.105	194.222	224.481	249.093	282.088	314.088	352.637	381.317
111.379	138.792	170.244	194.452	224.595	249.351	283.400	314.111	352.887	381.372
111.687	139 257	170.447	195.599	224.942	249.646	283.429	315.870	353.334	381.667
111.968	139.656	171.002	196.103	226.096	250.025	283.439	317.268	353.416	381.912
112.610	139.763	171.364	196.796	226.200	250.069	283.840	317.728	354.390	381.987
112.659	140.196	172.751	197.191	227.652	252.003	284.246	317.785	354.767	382.111
112.803	140.573	173.927	197.247	227.657	253.995	286.203	317.883	354.979	382.341
113.720	140.601	174.330	197.804	227.903	254.426	286.245	318.689	355.001	382.471
113.916	140.699	174.395	199.697	228.360	254.782	286.660	318.806	355.052	382.884
114.249	141.054	174.428	199.878	228.531	255.150	287.260	318.879	355.206	383.578
115.255	141.351	174.659	201.659	228.693	255.529	287.594	319.151	355.629	385.282
115.814	141.359	174.781	201.715	228.794	256.062	288.552	319.899	356.082	385.577
116.183	142.067	175.471	202.620	230.393	256.292	289.628	320.546	357.912	385.812
116.264	142.088	176.112	202.875	230.500	256.617	290.309	320.566	359.284	385.986
116.831	142.683	176.152	203.007	231.214	258.125	290.889	320.608	359.863	386.918
117.713	142.963	176.262	203.345	231.263	259.069	291.810	321.393	360.233	387.104
117.885	143.271	176.268	204.210	232.648	259.886	292.047	322.199	360.911	387.118
118.063	144.014	176.588	204.246	232.764	261.142	292.059	322.340	362.022	387.167
118.495	144.257	176.876	206.328	233.490	261.443	292.565	322.565	362.910	387.378
118.767	144.670	177.272	206.434	234.807	261.619	293.311	322.958	363.188	387.577
119.161	144.729	177.583	206.539	235.095	261.685	293.955	323.769	363.661	387.958
119.407	144.954	178.508	206.609	235.380	261.741	294.191	324.204	363.902	388.384
119.649	145.198	179.230	206.819	235.472	262.086	294.695	324.404	364.924	388.594
120.238	145.286	179.459	207.439	235.888	262.200	295.981	326.639	365.046	388.650
120.640	146.905	179.694	208.138	235.965	262.528	296.782	326.648	365.651	388.913
120.682	147.674	180.312	209.148	236.233	262.576	296.821	327.363	365.653	389.473
120.761	148.937	181.378	209.242	236.769	263.612	298.869	327.768	366.488	390.216
121.217	149.117	181.585	209.673	236.868	263.877	298.884	327.957	366.775	390.361
121.421	149.204	181.909	209.938	237.040	264.090	299.043	328.477	366.970	390.514
121.812	149.623	182.645	210.118	237.404	264.273	300.452	329.047	367.050	392.282
123.337	152.014	183.203	210.691	237.459	264.366	300.557	329.277	367.190	393.867
123.511	152.480	183.564	210.882	237.463	265.382	300.658	330.617	367.445	393.965
123.698	152.846	183.958	210.916	237.483	265.979	301.149	331.908	367.726	394.188
123.787	153.225	183.959	210.983	237.850	267.263	302.090	333.055	367.789	394.625
124.271	153.243	183.970	211.058	238.179	268.239	303.456	334.490	367.949	394.675
124.959	153.387	184.539	211.062	238.668	268.887	303.874	334.827	367.963	395.102
125.160	154.055	184.631	211.528	239.220	269.050	303.956	335.513	368.064	395.244
125.266	155.476	184.737	211.896	241.103	269.529	303.984	336.446	368.188	396.830
125.573	155.701	184.911	213.491	241.264	270.023	304.625	336.766	368.225	396.942
125.604	155.787	184.988	214.280	241.479	271.336	305.725	337.758	368.363	397.386
125.661	155.798	185.119	214.668	242.141	272.425	305.994	337.979	368.520	397.853
126.214	156.674	185.240	214.723	242.303	272.453	306.004	338.626	369.091	398.432
126.273	156.687	185.943	215.261	242.447	272.595	307.193	338.853	369.563	398.771
126.742	156.883	185.981	216.130	243.996	273.085	307.485	339.821	371.052	398.950
126.795	157.500	186.208	216.524	244.086	273.157	307.571	340.261	371.349	399.308
128.876	158.824	186.216	216.799	244.304	273.161	307.652	341.423	372.293	399.424
129.201	159.160	186.223	216.983	244.468	273.750	308.261	343.341	372.429	400.541
129.828	160.746	186.910	217.584	244.849	274.647	308.291	343.775	372.565	401.710
130.183	160.993	187.509	218.034	245.542	275.062	308.483	344.331	373.264	401.713
130.276	161.423	187.550	218.115	245.947	275.368	308.642	345.290	373.796	401.771
130.440	162.704	187.843	218.867	246.368	275.428	309.023	345.641	374.099	402.301
130.874	162.888	188.132	219.061	246.395	275.884	309.024	345.781	374.269	402.538
130.898	163.298	188.246	219.376	246.535	275.989	309.070	348.071	374.290	402.670
130.948	164.092	190.007	219.379	246.650	276.100	311.008	348.239	375.460	403.527

404.571	418.446	432.914	441.700	449.868
404.882	419.011	433.137	442.166	449.900
404.937	420.248	433.182	442.232	450.428
405.016	420.622	433.419	443.273	450.599
405.096	421.811	433.890	443.373	451.088
406.377	421.893	434.369	443.898	451.761
406.791	422.556	435.271	444.019	452.511
407.032	423.703	435.474	444.041	452.644
407.083	424.016	436.584	444.237	453.462
407.106	424.521	436.860	444.514	453.534
407.999	424.830	436.991	444.762	454.382
408.711	426.190	437.743	444.801	454.722
410.407	426.277	438.387	445.198	454.726
410.516	426.317	438.813	446.776	454.782
410.794	426.518	439.094	447.259	454.824
410.869	426.841	439.606	447.821	455.407
410.967	428.966	439.983	448.249	455.849
411.233	429.104	440.356	448.521	456.282
412.143	430.288	440.467	448.789	456.375
412.252	430.294	440.546	449.291	456.888
412.407	432.287	440.860	449.314	457.707
414.098	432.381	440.987	449.394	457.841
416.901	432.497	441.279	449.686	457.892

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 15 janvier 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

HUITIÈME TIRAGE — 15 DÉCEMBRE 1886

188 OBLIGATIONS

Le huitième tirage des Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mercredi 15 décembre 1886, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 188 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

8.901	à	8.925	25
29.376	à	29.400	25
61.126	à	61.150	25
114.126	à	114.138	13
115.601	à	115.625	25
161.826	à	161.850	25
170.576	à	170.600	25
202.226	à	202.250	25
			188

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 15 janvier 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des titres sortis aux tirages précédents et non présentés au remboursement.

6.504 — 6.505 — 6.506 — 6.514 — 6.515 — 6.516 — 6.517 — 6.518 — 6.519 — 6.520 — 22.426 — 22.427 — 22.428 — 22.429 — 22.430 — 22 431 — 22.432 — 22.433 — 22.434 — 22.435 — 22.436 — 22.437 — 22.438 — 22.439 — 22.440 — 22.441 — 22.442 — 22.443 — 22.444 — 22.445 — 22.446 — 22.447 — 22.448 — 22.449 — 22.450 — 41.367 — 80.759 — 155.548 — 221.527 — 221.528 — 221.529 — 221.530 — 235.178 — 235.185 — 240.165 — 240.166 — 240.167 — 243.960 — 243.961 — 243.962 — 243.973

ACTIONS

Payement du 12e coupon

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 12 (de 11 fr. 128), échéant le 1er janvier 1887, sera payé à partir du lundi 3 janvier, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

10 fr. 644, *impôt déduit*, par action nominative.

Et de :

10 fr. 192, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 5 0/0

Paiement du 9me coupon

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 9

échéant le 15 janvier 1887, sera payé, à partir du samedi 15 janvier 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 744, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Southampton, le 2 décembre, par le paquebot Orinoco.

MM.

TOURELLE (Ferdinand), opérateur.
ROUX (Hippolyte), sous-chef d'atelier.
THIÉBAULT (Emile-Louis), mouleur.
MACON (Théophile), tourneur.
CLIMON (Joseph), chaudronnier en cuivre.
PRONIER (Joachim-Joseph), tourneur.
FLAMENT (Emile-Joseph), mouleur.
ACKERMANN (Emile), chaudronnier en cuivre.
THIÉBAULT (Jean), tourneur.

De St-Nazaire, le 10 décembre, par le paquebot France

MM.

POMMIER (Edouard), sous-chef de section.
LALANDE (Camille), —
DUCLOUX (Léon), —
GAUTHEROT (Joseph-Félicien), —
ARTUS (Jules-Charles), —
FLEJCZEROWSKI (Ladislas), dessinateur.
BRILLANT (Alphonse), —
GODEBY (Jules-Henri), —
SCHIMPF (Charles-André).
FONDARD (Jean-François-Joseph), opérateur.
GAUTHIER (Isidore-Alexandre), —
FAUCHER (Jean), —
RIVOLLET (Félix), —
BACHET (Marie-Gabriel-Joseph), opérateur.
NARICI (Jean-Henri), —
BÉGUÉ (Edouard-Henri), —
OLLICHON (Yves-Marie), chef d'atelier.
CARRELOT (Alphonse-Pierre), chef d'atelier).

LES TRAVAUX

Nous résumons ci-après les renseignements sur la marche des travaux pendant le mois de septembre dernier, d'après les rapports parvenus à l'administration.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — Les réparations de la drague *Comte de Lesseps* étant terminées, cet appareil avait repris son travail le 5 au profil 960, où il a achevé l'enlèvement des déblais laissés par la drague *H. B. Slaven ;* il a ensuite été amené au profil A, pour la rectification du premier coude de la rigole et il a avancé jusqu'aux profils H. I. en draguant à 4 mètres de profondeur avec un papillonnage de 20 à 55 mètres.

Entreprise *Jacob*. — La drague n° 5 a travaillé entre le profil 220 et les profils 640 et 680 : la profondeur de 9 mètres y a été atteinte avec un papillonnage de 45 à 60 mètres. La drague n° 8 a été maintenue au profil M. N., où elle a dragué à une profondeur de 9 mètres avec un papillonnage de 40 à 50 mètres. A la suite d'accidents arrivés à sa chaudière, la drague n° 2 a dû être désarmée et remplacée par la drague n° 1, qui a commencé à fonctionner le 8 septembre à l'élargissement du chenal entre les profils 4 R. et 8 R. ; le 17, elle a été ramenée au profil O. R. pour l'approfondissement du chenal. Dans les parties élargies, ces deux engins ont creusé à 3m40 de profondeur avec papillonnage de 30 mètres. Pour l'approfondissement seul, la drague n° 1 a atteint 6 mètres.

Les travaux de dérochement ont été exécutés avec de bons effets par un appareil de l'*American Diamond Drill Company ;* la drague n° 5 devait commencer à bref délai à draguer la partie minée.

Entreprise *Pappadopoulo*. — Les travaux de dérivation du Chagres (rive gauche du Canal) de Gatun à la mer, ont été activement poussés ; l'emploi du gros matériel pour le transport des déblais a commencé dans le courant du mois.

La carrière de Bohio-Soldado a fourni 44 cars de pierres ; celle de Monkey-Hill a produit 235 wagons de terre et 93 wagons de pierres. La terre a servi aux remblais exécutés sur le terre-plein ; la pierre a été employée à l'élargissement de la nouvelle chaussée de Folk's River.

Des terrassements à sec, en avant de l'écluse du bassin de radoub, ont été commencés pour le creusement du chenal sur ce point.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — Le déversement de l'étang dans la dérivation du Gatuncillo a ralenti les opérations de la drague *N. Appleton.* La drague *M. A. Slaven* a travaillé dans de bonnes conditions dans l'axe du Canal au kil. 11.760. Halée à Palo-Horqueta, pour attaquer la dérivation du Gatuncillo, côté Panama, la drague *City of Paris*, après avoir reçu d'importantes réparations, a été munie d'un second couloir. Elle avait entamé sa tâche le 25 septembre. La dérivation du Trinidad, aux kil. 15 et 16, a été commencée par la drague *J. Dingler.* Cet appareil allait être pourvu d'un deuxième long couloir, perfectionnement qui devait obliger à une suspension temporaire de travail. La drague *H. B. Slaven*, qui travaillait en approfondissement et en élargissement dans l'axe du Canal au kil. 11, à la suite de la drague *M. A. Slaven,* devait bientôt recevoir de nouvelles chaudières. La drague *City of New-York* a progressé, dans le mois, de 244 mètres dans le creusement de l'axe au kil. 16.440.

Entreprise *Jacob.* — Des réparations à la drague n° 4 et aux clapets qui la desservent ont occasionné quelques arrêts dans les travaux de la dérivation de Gatun à la mer.

Bohio-Soldado

Entreprise *Tanguy.* — L'excavateur installé au kil. 23, ayant exécuté sa dernière passe, a dû être arrêté. Cette suppression, ainsi qu'un changement d'installation, ont forcément restreint la production de ce chantier pendant le mois.

Entreprise *Jacob.* — Un nouveau chantier a été ouvert, le 4 septembre, pour la dérivation (rive droite du Canal) de Pena-Blanca à Vamos-Vamos.

Entreprise *Trottet.* — Une crue subite ayant emporté le barrage de l'Agua Salud, l'entrepreneur a aussitôt modifié le plan d'attaque afin que les travaux ne souffrissent pas de cet accident.

Entreprise *Artigue* et *Sonderegger.* — Les mauvais temps qui n'ont cessé de régner sur ce chantier pendant la plus grande partie du mois et les difficultés qui en sont résultées pour l'entretien des voies sur le sol trop détrempé, ont nui au rendement. Les pluies, sur ce point, ont eu une telle intensité, que « l'excavateur installé au kil. 24.500 n'a pu, suivant les termes du rapport, travailler que trois jours seulement ».

Entreprise *Gay.* — Les travaux interrompus ont été repris le 1er septembre sur le chantier du Canal et sur celui de la dérivation.

Entreprise *Nercam.* — L'extraction s'est accrue en septembre, l'entrepreneur ayant terminé l'installation du nouveau matériel qui lui avait été livré.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil* et *Ce*.— Une drague nouvelle, en montage, devait être lancée « à très bref délai ». Le mauvais temps gênait considérablement les travaux au petit matériel.

Entreprise *Huchet.* — Bien que les chantiers aient été submergés presque tout le mois, le rendement a encore été supérieur à celui d'août.

San Pablo

Entreprise *Vignaud*, *Barbaud, Blanleuil* et *Ce*.— L'augmentation acquise sur ces chantiers depuis le mois de juillet a continué sa progression en septembre, malgré les pluies continuelles et les arrêts momentanés de travail qui en ont été la conséquence. Le rapport, relatant les efforts faits « pour installer d'une façon complète les voies de décharge des excavateurs », ajoute : « il y a lieu d'espérer que le temps consacré ce mois-ci à ce travail portera des fruits dans les mois à venir. » Les installations du campement sont d'ailleurs complètement terminées.

Entreprise *Métivier* et *Rochet.* — En constatant que « nonobstant les difficultés de la saison la production de septembre a dépassé celle du mois d'août », le rapport mentionne, parmi les travaux exécutés « des nouvelles installations de voies d'attaque et de décharge qui promettent de bons résultats pour les mois prochains ».

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil* et *Ce*. — Une nouvelle attaque a été ouverte entre les kil. 37.440 et 38.740; une autre entre les kil. 38.400 et 38.640. Une cale de montage pour dragues était presque terminée; l'entreprise se disposait à en exécuter une seconde destinée au montage d'une drague au chantier de Juan Grande. Les constructions du campement étaient achevées.

Entreprise *Beveraggi.* — L'effort principal, en septembre, avait porté sur le chantier du kil. 39,500 au kil. 40. « Le résultat, dit le rapport, a été tel qu'on pouvait le désirer, vu le mauvais temps et les pluies continuelles ».

Matachin

Entreprise *Vignaud*, *Barbaud*, *Blanleuil et Ce*.— Le rendement des chantiers, tant au petit matériel qu'aux grands wagons, a dépassé de 4,000 mètres cubes l'extraction faite en août. Les pluies, sur ce point, ont été continuelles.

Obispo

Le principal effort a été concentré, en septembre, entre les points 44,300 et 44,600 où l'attaque au grand matériel, ayant son front parallèle à l'axe du Canal, enlève la couche comprise entre les cotes 16 et 20. Sur la plateforme, à la cote 20, fontionne un petit chantier au Decauville.

Entreprise *Bona.* — Au cerro Gamboa, la cunette à la cote 20 traversera bientôt la montagne. Il ne restait plus à percer qu'une longueur de 8 mètres environ.

La Corosita est attaquée par trois chantiers au grand matériel, aux cotes 30, 35 et 45, et par des chantiers au Decauville, aux cotes 40, 46, 52 et 55. Du côté d'amont, l'étage à la cote 60 est complètement enlevé. Entre les piquets 46,400 et 47,500, la plateforme est réglée à la cote 30. Du piquet 47,500 au piquet 47,700 une cunette à la cote 30, ouverte, s'élargit en abattant l'étage à la cote 35 au moyen de trois voies au grand matériel.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et de Constructions.* — Une attaque au grand matériel fonctionne à la cote 58, au pied du cerro La Pita. Le cerro lui-même est attaqué en gradins par quatre chantiers, aux cotes 68, 80, 85 et 94. La cunette, en amont du cerro La Pita, est attaquée par deux chantiers au grand matériel, aux cotes 53 et 56.

Deux attaques au grand matériel sur le chantier du cerro Emperador travaillent parallèlement à l'axe du Canal, l'une à droite, à la cote 58; l'autre à gauche, à la cote 54.

Au chantier du Lirio, une attaque au grand matériel fonctionne, parallèlement à l'axe du Canal, à la cote 55 en aval et en amont. Une attaque sur le côté du Canal vient d'être reprise.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et C*e. — Poursuivant avec énergie la réorganisation des chantiers, ces entrepreneurs, en septembre, ont préparé une nouvelle attaque au gros matériel à la cote 105 ; posé une voie reliant les chantiers de la cote 65 à ceux de la cote 75 pour le transport des excavateurs ; remis en état des voies d'attaque, de service et de décharge aux cotes 85 et 95 ; transporté au kil. 54,800 les trois excavateurs qui vont entrer en chantier à la cote 85 ; développé, enfin, les voies de décharge dans la vallée de Cucaracha, cotes 75 et 65.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et C*e. — Les travaux ont commencé le 9 septembre avec une moyenne de 17 wagonnets et de 70 hommes.

Sur les chantiers, du kil. 58,569 au kil. 59,417, il a été employé, en moyenne, 2 excavateurs, 3 locomotives, 71 grands wagons, 61 wagonnets et 251 ouvriers.

Entreprise *Sosa et Musso.* — La dérivation du Rio-Grande étant terminée, on travaillait à faire passer les eaux du fleuve dans ce nouveau lit.

Entreprise *Sainson et Noyé.* — Depuis le 7 septembre, cette entreprise a été reprise par la société *Baratoux, Letellier et C*o qui a employé pour la déviation du Panama Rail road 50 wagonnets et 104 hommes en moyenne.

Corozal

Entreprise *Baratoux, Letellier et C*e. — La dérivation du Rio-Grande a été attaquée sur le premier kilomètre. Une voie d'accès, s'embranchant sur le chemin de fer, près de la gare de Pedro Miguel, a été posée pour le transport sur les chantiers du gros matériel.

En *régie*, on a déboisé les chemins d'accès aux sondages faits dans le cerro del Puente pour l'exploitation des carrières de pierres. On s'occupait de compléter les sondages et de faire les études pour la construction d'un chemin de fer devant desservir les carrières.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et C*e. Les — dragages dans la baie de Panama ont été poursuivis par les dragues marines nos 6 et 19. La première a prolongé le chenal de 300 mètres vers le large jusqu'au point 74,400 environ, atteignant la cote moyenne de 7 mètres au plafond. La seconde a continué le creusement d'une première passe vers la Boca, qu'elle a prolongée de 140 mètres à la cote moyenne de 7 mètres au plafond.

En *régie*, on a achevé le 15 septembre, ainsi qu'on l'avait prévu, le dragage du haut-fond entre les deux câbles sous-marins. La sortie par marée entièrement basse, le lendemain, d'un clapet chargé a témoigné du succès de l'opération. La drague n° 10 a été livrée aux ateliers de la Boca pour réparations, avant d'être remise en travail.

La drague n° 11, prise en charge par le service des travaux le 27 septembre, en armement, devait commencer en régie l'ouverture du canal dans le Manglar.

LE DOMAINE DE LA COMPAGNIE

Et le Décret du Gouvernement Colombien

Avec la nouvelle adjudication de 100,000 hectares qui lui ont été attribués par le décret du gouvernement Colombien du 9 octobre 1886, décret dont nous avons publié le texte dans notre dernier numéro, la Compagnie a en sa possession, actuellement, en dehors des terrains qu'elle a acquis à Colon, à Panama et sur la ligne du Canal, un domaine d'une étendue de 250,000 hectares.

La résolution prise par le gouvernement des Etats-Unis de la Colombie, portant nouvelle attribution de 100,000 hectares, est la constatation officielle, aux termes mêmes de la Concession, que « les ouvrages exécutés « pour l'excavation du Canal interocéanique représen- « tent actuellement *la moitié* des travaux qu'implique « la construction totale de ce Canal. »

Cette déclaration, qui répond avec une précision toute simple, mais positive, aux allégations des derniers adversaires de l'entreprise, a été appréciée comme elle devait l'être par la presse presque toute entière. Il ne nous serait pas possible, en effet, de reproduire ici toutes les considérations qu'elle a provoquées ; nous constaterons qu'il se dégage de ces appréciations diverses une impression excellente, non seulement au point de vue de l'accroissement des sources de revenus futurs de la Compagnie, par l'exploitation de ce vaste domaine, concédé gratuitement par le gouvernement colombien « avec les mines que les terrains concédés peuvent contenir », mais aussi et surtout au point de vue de l'extension du gage réel affecté aux obligations. Le défaut d'espace nous oblige malheureusement à limiter nos citations, pourtant bien intéressantes à signaler à nos lecteurs.

Le *Bulletin du Crédit* s'exprime ainsi à ce sujet :

Ainsi le 9 octobre dernier, il y a presque deux mois, le Gouvernement Colombien, dont les agents sont toujours pré-

sents dans l'isthme, estimait que les ouvrages exécutés pour l'excavation du Canal interocéanique représentaient plus de la moitié des travaux qu'implique la construction totale de ce Canal. Il nous est bien permis de dire que cette constatation, avec son caractère officiel et les garanties qu'elle comporte, est du plus haut intérêt pour les actionnaires. Quant aux obligataires, ils ne peuvent pas être indifférents à cette augmentation continue du domaine social qui est leur gage. La Compagnie possède maintenant 250,000 hectares de terres domaniales, terres excellentes, bien situées, puisque le choix en était laissé à l'entreprise. Sur ce vaste espace de terrains on ne tardera pas à voir s'établir, attirées par l'activité même que les travaux du canal font régner dans tout l'isthme, des colonies qui seront rapidement prospères. Ce n'est qu'un des côtés de la question, mais il est intéressant.

La *France* appelle surtout l'attention sur la situation que le décret fait aux obligataires de la Compagnie :

Cette décision a une importance capitale pour les actionnaires de Panama qui ont ainsi la preuve que les travaux marchent et sont en pleine expansion.

Elle en a encore plus pour les obligataires, en ce sens que c'est un gage nouveau qui leur est assuré, gage d'autant plus sérieux que la Compagnie va s'occuper, dès le retour de la saison sèche, c'est-à-dire en janvier, de constituer son domaine concédé, dont la moitié (250,000 hectares) est dès à présent en sa possession.

Le *Journal des Débats*, conclut en ces termes:

Le gouvernement des Etats-Unis de Colombie vient de prendre une seconde résolution d'après laquelle plus de la moitié des travaux qu'implique la construction totale du Canal étant terminée, celle-ci a droit, par suite, à 100,000 hectares de terres en sus des 150,000 dont il est parlé ci-dessus, ce qui représente en tout 250,000 hectares, soit la moitié de ce qui lui est concédé gratuitement. Il est inutile de faire remarquer que cette concession est un nouveau et important gage au profit des obligataires.

Le *Moniteur Universel* se place au même point de vue :

Nous n'avons pas besoin de faire ressortir l'importance de cette mesure. Les 100,000 hectares qui viennent d'être adjugés à la Compagnie de Panama deviennent le gage des obligataires, et accroissent ainsi dans une large mesure les garanties sur lesquelles reposent leurs titres. On n'avait pas besoin de ce fait pour croire la valeur excellente et de tout repos : mais il vient à l'appui de l'entreprise, et achève de mettre à néant les critiques passionnées dont elle a été l'objet.

Le *Journal du Havre* apprécie dans le même sens la portée de l'acte du gouvernement colombien :

Les obligations de Panama y trouvent la double satisfaction d'un important accroissement de gages et la constatation d'une situation très avancée de l'entreprise. Les obligations 4 0/0 sont toujours celles qui se recommandent de préférence au choix des capitalistes, puisque leur prix actuel de 269 fr. est inférieur d'une vingtaine de francs à la parité des cours avec les autres obligations de Panama.

Nous reproduirons, en terminant, cette observation de la *Cote Européenne :*

De l'information ci-dessus, il résulterait que la Compagnie du Canal aurait été mise en possession de 250,000 hectares. C'est un accroissement considérable du gage des obligataires.

Et quand on pense que les sables du désert de l'Isthme de Suez se vendent 100 fr. le mètre à Port-Saïd, on se demande ce que vaudront les terres concédées à Panama.

La valeur considérable acquise par le domaine de la Compagnie du Canal de Suez est, en effet, une indication de celle que prendront les terres de l'isthme colombien. Les raisons de l'accroissement de valeur dans les deux entreprises sont du même ordre : il y a, d'abord, le mouvement qui résultera du percement même de l'isthme, de la création de la voie nouvelle, abrégée, sûre, fréquentée par les marines de toutes les nations ; mais outre cet élément de prospérité, qui se développera parallèlement à l'extension du trafic, il y a lieu de tenir compte, quant au domaine de la Compagnie de Panama, de cet avantage spécial qu'au lieu de sables stériles, comme à Suez, le domaine de la Compagnie à Panama se forme de terres vierges, dont la fécondité est extraordinaire et récélant des mines, dont la Compagnie est propriétaire, source éventuelle de richesse dont on ne saurait méconnaître l'importance dans un pays célèbre comme la Colombie pour ses ressources souterraines.

BANQUET A M. F. DE P. MATEUS

M. F. de P. Mateus, ministre de Colombie près la République Française, chargé des Légations du Venezuela et du Nicaragua, a su inspirer autour de lui de vives sympathies que le Gouvernement français vient de constater officiellement en lui conférant la croix d'officier de la Légion d'honneur, ainsi que nous l'avons annoncé dans notre précédent *Bulletin*.

Les nombreux amis que compte en France M. de Mateus lui offriront, à cette occasion, un banquet, qui aura lieu le 21 décembre à l'Hôtel-Continental.

M. Ferdinand de Lesseps en a accepté la présidence.

Les autres membres du comité sont : MM. Aburto, Brocheton, Canet, Chabrier, le baron Gotskowsk, Halfon, de Heredia, Jouet, Victor de Lesseps, de Marcère, le comte de Mazewski, Méliodon, Mourette, Eugène Pereire, le général Ignacio de la Pesa, Ch. Régnier, de Vial-Rigo et Villard.

Le prix de la souscription est de 30 francs. Les dames sont admises.

On s'inscrit au bureau de l'Hôtel-Continental.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 14 Décembre 1886.

Opp. 535. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée n° 209.174.

Opp. 536. — Sur 11 actions au porteur, nos 398,116 à 398,126.

Opp. 537. — Sur une obligation nouvelle provisoire, non libérée, n° 235,580.

Opp. 538. — Sur deux obligations nouvelles provisoires, non libérées, nos 64596 et 64597.

Opp. 539. — Sur quatre obligations nouvelles provisoires, non libérées, nos 30,002 à 30004 et 88,685.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 Décembre 1886.

Opp. 464. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 4 0/0, n° 1708, pour six obligations.

Opp. 469. — Sur un coupon n° 11 (échéance du 1er juillet 1886) d'action au porteur n° 499,172.

Opp. 495. — Sur une obligation nouvelle définitive n° 326,465.

Opp. 515. — Sur 8 actions au porteur nos 423,809 à 423,816.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 DÉCEMBRE 1886

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouissance 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 août 1886.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	200 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 octobre 1886
1	420 418.75 420 421.25	en liq. : 421.25 423.75 421 25 422 50 au 15 : 421.25	360 362	213 211	268 267 266 267 367.25 267.50 267.75 268	464 465 466 468 467.50 468	435	446 447 448
2	423.75 422.50 421.25 422.50 423.75	en liq. : 422.50 au 15 : 425 423.75	360 358 360 360.50 360.75 361 361.50	212 213	267	462 463 465	435	446 447 447.50 446
3	422.50 423.75 425 422.50 423.75	en liq. : ... au 15: 423.75 425	363 365 366 365	212.75	269 269 50 269.75	465 464 465 466	436 435	446
4	421.25 422.50 421.25	en liq. : .. au 15 : 422.50 422.50 421.25 422 50	360 365	212 212 50 212	269 269.25 269.50 269.75 269 268.25 269 268.75 269	460	436 435.25 435 434.75 434 433.50	445.50 445
5	»	»	»	»	»	»	»	»
6	422.50 423.75 425 423 75 422.50	en liq. : ... au 15 : 421 25 422.50 421.25 421.25	365	211 211.25 212.25	269 269 25 269.50 269.75 269 269.25 269.50	465 466	435 436 434.50 434 433.50	446 445
7	421.25 422.50 421.25 420	en liq. : ... au 15 : 421.25	365	211.50 211.25 211.50 212 211.50 211.25 211	269 269 25 269.50 269.75	466	435 434 433.50	445.25 446 447 447.50 448
8	420 418.75 417.50 420	en liq. : ... au 15, 420 418.75	365 362.50 360.25 363.75	211 210.25 210	269 269 25 269 50 268.75 268.50	463 460 458 461 459 460	435 436 437	447.50 447 446.50
9	421.25 422.50 421.25	en liq. : ... au 15, 420 421.25	360.25 360.50 861 361.50 362 362.50	210.50 210.25 210.50 211 211.25	269 269.25 268.75 269.25	458 459	436 437	446.50 446 445.50 445
10	423.75 422.50 421.25 422.50 423.72	en liq. : ... au 15, 421.25 422.50 421.25 421.25	365	211 211.50 212 212 50 211	270	458 459 462	434 435 433 432 431 430	444 442 440
11	421.25 422.50	en liq. : ... au 15, 422.50 421.25	365 364	212.50 212 211.75 211 50	268.50 269 269.50	460 461	430 427.50	442.50 440
12	»	»	»	»	»	»	»	»
13	420 421.25 420	en liq. ... au 15, 421.25 421.25 418.75 420	362.50 364	211 212	268 50 269 268 268 75 269 269.25 269.50	461 465 464	430 431 432	440.50 441 440.25
14	421.25 420	en liq. : .. au 15, 421.25 420	362.50 363	212 212.50	269 269.25 269.50 269,75 270	465 466	432 433 443.75 434	442 443 443.25 443.75

TABLE ANALYTIQUE

D

E

F

G

H

I

N

O

P

R

S

FIN DE LA TABLE DE LA SEPTIÈME ANNÉE

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 83516.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

BUREAUX A PARIS, 46, RUE CAUMARTIN

HUITIÈME ANNÉE

1887

PARIS

IMPRIMERIE DE LA SOCIÉTÉ DE PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

13, QUAI VOLTAIRE

MDCCCLXXXVII

8e Année. — Numéro 177. Samedi 1er Janvier 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

En rappelant à nos souscripteurs que la période d'abonnement expire, invariablement, avec le dernier numéro de décembre, nous les prions de vouloir bien joindre une des dernières bandes à leur envoi du montant du renouvellement.

ACTIONS

Payement du 12e coupon

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 12 (de 11 fr. 128), échéant le 1er janvier 1887, sera payé à partir du lundi 3 janvier, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

10 fr. 644, *impôt déduit*, par action nominative.

Et de :

10 fr. 192, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 5 0/0

Paiement du 9me coupon

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 9 échéant le 15 janvier 1887, sera payé, à partir du samedi 15 janvier 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

11 fr. 744, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;

SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 26 décembre 1886, par le paquebot « Saint-Laurent »

MM. DEVILLECHENOUX (Pierre), chef de section.
DRUEZ (Charles), —
DUMAS (Albin), —
COUDRAY (Jean-Marie-Mathurin), opérateur.
SALOMON (Louis-Théobald), —
GRISEY (Edmond-Modeste), —
DROUILH (Martial), —
RENAUD (Eugène-Jules), —
AUBERT (Henri-Alexandre), —
BRU (Paul), dessinateur.
PELISSERO (Louis-Augustin), dessinateur.
CHASSAIN (Eugène), —
FRADIN (Elisée), sous-chef de section de matériel flottant.
DREVET (Hyacinthe), chef d'atelier.

LE CUBE DE NOVEMBRE

Nous disions, dans le *Bulletin* du 1er novembre, en donnant le cube d'octobre :

« Le cube d'octobre tel qu'il a été transmis par « la Direction générale des travaux, porte à un « total de 10,177,822 mètres le cube enlevé pen- « dant les dix premiers mois de 1886, soit une « moyenne mensuelle de 1,017,780 mètres et un « excédent, en conséquence, de 177,822 mètres, en « réserve pour faire face aux effets des intempé- « ries habituelles de novembre. »

Les dépêches arrivées de l'isthme ont, en effet, signalé un mois de novembre « extrêmement pluvieux », mais, ainsi que nous l'avions espéré, il ne semble pas que ces pluies, ni les crues qui en sont la conséquence, aient causé d'autres dommages que l'interruption partielle et momentanée, plus ou moins longue suivant les chantiers, des travaux d'extraction. Le cube total a encore atteint le chiffre de 855,000 mètres, se décomposant comme suit :

Colon	90.000
Gatun	197.000
Bohio Soldado	24.000
Tavernilla	11.000
San Pablo	25.000
Gorgona	14.000
Matachin	18.000
Obispo	63.000
Emperador	60.000
Culebra	21.000
Paraiso	25.000
Corozal	18.000
La Boca	163.000
	729.000
Dérivations	123.000
Accessoires	3.000
Total	855.000

Il est intéressant de remarquer, en comparant l'extraction des deux derniers mois, que les chantiers de Tavernilla et de Matachin, pour lesquels le télégramme d'octobre ne fournissait aucune indication, ont produit, les premiers 11,000 mètres, les seconds 18,000 mètres en novembre, et que le total du cube des *onze* mois de l'année, pour l'ensemble des sections, s'élève à 11,032,822 mètres; les pluies, ordinairement, cessent vers le milieu de décembre; l'organisation des chantiers, les réparations faites à un certain nombre de puissants appareils, notamment aux grandes dragues américaines, le montage d'engins nouveaux et les préparatifs continués avec activité, font croire que le cube total des 12 millions de mètres cubes « prévu pour l'exercice 1886 » sera approché de bien près au 31 décembre, s'il n'est pas atteint.

Nous pouvons ajouter que les derniers rapports des chefs de division de la Compagnie sur les dispositions de tous les chantiers pour la campagne prochaine sont des plus satisfaisants.

LES AMÉRICAINS ET LE CANAL DE PANAMA

Chaque jour, pour ainsi dire, nous apporte une nouvelle preuve des modifications significatives, survenues chez les Américains à propos de l'exécution du Canal interocéanique. L'abandon progressif des préjugés, des préventions se reflète fidèlement dans les appréciations diverses de la presse.

La foi dans le prochain achèvement du Canal, la certitude que les difficultés seront surmontées ont favorisé graduellement un changement d'attitude, et les Américains, maintenant, en gens pratiques, sentent et disent, qu'il est devenu urgent, pour les Etats-Unis, de se mettre en état de profiter des avantages que leur offrira, dans un délai relativement court, l'ouverture de la communication maritime entre les deux Océans.

Une récente lettre, publiée par l'*European Correspondent*, par M. N. Appleton, pose nettement la question.

Le premier point qu'aborde l'écrivain américain est

l'organisation des travaux dans l'isthme et l'emploi que la Compagnie a fait des capitaux mis à sa disposition, par rapport au coût total du Canal et de ses annexes.

Le Congrès de Paris de 1879 évalua le coût de dix années de travail et d'entretien, avec l'intérêt de l'argent, à 240 millions de dollars (1,200 millions de francs). Dans cette somme, n'étaient pas compris l'achat du chemin de fer de Panama, la pose de bien des milles de voie pour des embranchements, la construction d'ateliers, de wharfs, d'hôpitaux et d'habitations, la construction de centaines de machines, grandes et petites, locomotives et wagons à déblais, ni les mille et une dépenses imprévues que peut comprendre le simple mot « matériel ».

Les dragues et les excavateurs à vapeur gigantesques ne sont mis sur pied qu'au prix de plusieurs millions de dollars.

Admettant l'hypothèse d'une dépense de 300 millions de dollars (1500 millions de francs) notre confrère se demande « quelle serait la rémunération à attendre de l'exploitation du Canal ».

Il faut considérer le tonnage probable devant passer par le Canal et dont proviendront les recettes des actionnaires. Le Congrès de Paris estima qu'en 1889, le Canal, s'il était, dit-il, ouvert, pourrait compter sur un tonnage de 7 millions 1/2 de tonnes et fixer la taxe convenable, à imposer aux navires pour leur passage, à 15 francs ou trois dollars par tonne. A cette époque (1879), le tonnage du Canal de Suez était d'environ 3 millions 1/4 de tonnes, et la taxe, de 10 francs ou deux dollars.

L'action de Suez se vendait alors à la Bourse de Paris 750 francs, le pair étant de 500. Le tonnage est maintenant de près de 9 millions et l'action est cotée 2,000 tandis qu'en même temps les droits ont été réduits de quelques francs par tonne.

Cette augmentation de trafic, qui est immense, a été si régulière, d'année en année, que je n'hésite pas à avancer, comme ma croyance personnelle, que, si le Canal de Panama est terminé en 1889, le tonnage sera de *dix millions de tonnes* pour commencer, et qu'il ira rapidement en croissant d'année en année. Un revenu de 30 millions de dollars (150 millions de fr.) rembourserait bientôt à la Compagnie tout l'argent qu'elle aura été obligée de dépenser en intérêts durant la construction, à des taux plutôt élevés parfois.

L'auteur de cette communication à l'*European Correspondent* constate l'étendue de la révolution produite pour le commerce et la navigation du monde par l'ouverture du Canal de Suez et envisage les conséquences qui résulteront du percement de l'isthme de Panama. Les idées qu'il exprime frapperont certainement le lecteur :

Les changements dans le commerce international et la navigation qui doivent résulter de l'ouverture du Canal de Panama forment une étude intéressante et instructive. Vous n'avez qu'à jeter les yeux sur un globe pour voir que le méridien de Panama (qui, en pratique, est à peu près le même que celui de New-York et de Washington) est juste à l'opposé du méridien de la péninsule malaise, dont le principal port est Singapore.

D'après cela, il est aisé d'observer le mouvement du commerce, soit à l'Orient, soit à l'Occident. Comparé avec le Canal de Suez, celui de Panama a deux grands avantages en sa faveur. Le premier est que l'Amérique du Sud s'étend beaucoup plus loin vers le pôle austral que ne le fait l'Afrique ; et le second, que l'Isthme américain peut être atteint, des deux côtés, presque en *droite ligne*, des ports de l'Océan Atlantique et de l'Océan Pacifique ; tandis que pour arriver soit à Port-Saïd, soit à Suez, plusieurs détours sont nécesssaires.

L'abréviation de la distance pour des navires qui passeraient naturellement par le Canal de Panama, au lieu de contourner le Cap Horn, ou de passer les détroits de Magellan, comme maintenant, atteint environ *dix mille milles*, chiffre rond. Suez et Panama combinés rendront la circumnavigation du globe simple et sûre.

Le Canal de Suez a beaucoup fait pour accélérer l'emploi de la vapeur comme force motrice, au lieu du vent.

Le Canal de Panama donnera une impulsion plus grande aux études qui sont faites constamment pour trouver une nouvelle force motrice qui sera sous tous les rapports une amélioration comparativement à la vapeur. Si ce doit être ou non l'électricité, personne ne peut le dire maintenant, mais cela paraît être la plus vraisemblable solution du problème.

Le capitaine A.-H. Clark a exprimé l'opinion que des stations pour produire l'électricité, l'emmagasiner et la transférer sur les navires, peuvent à une date rapprochée supplanter les dépôts de charbon d'aujourd'hui.

M. Nathan Appleton se préoccupe, à ce point de vue, des conditions désavantageuses dans lesquelles se trouverait la marine marchande américaine, comparativement aux immenses progrès réalisés dans les autres branches de l'industrie par les états de l'Union, si ses compatriotes ne se hâtaient pas d'agir.

Un bon nombre de lecteurs de cette lettre se souviendront que dans leur jeunesse, alors qu'ils étudiaient la géographie, ils trouvaient sur leurs cartes des Etats-Unis toute cette partie de la contrée comprise entre les rivières du Missouri et du Rio-Grande, désignée comme « le grand désert américain ».

Elle est maintenant traversée par de nombreux chemins de fer au nord, au sud, à l'est et à l'ouest, en même temps que le terrain est couvert, non seulement de fermes, mais de villes prospères et rapidement grandissantes. Cela peut, par un léger effort d'imagination, donner l'idée de ce que le Canal de Panama est destiné à faire pour l'Océan Pacifique.

Passant, enfin, en revue les services maritimes organisés par les nations d'Europe, soit dans l'Atlantique, soit dans le Pacifique, M. N. Appleton, en conclut que ses compatriotes doivent agir vigoureusement et promptement, s'ils ne veulent pas être surpris par l'ouverture du Canal maritime des deux Océans, s'ils ne veulent pas « se laisser ravir, par des concurrents plus avisés, leur part des bénéfices que procurera la nouvelle voie commerciale. » « Il n'y a pas de temps à perdre », dit en terminant l'auteur de la correspondance que nous venons d'analyser.

SUEZ ET PANAMA

Sous ce titre, le journal allemand *Das Schiff*, qui se publie à Dresde, vient de consacrer une étude développée à la réalisation des deux entreprises qui ouvriront, — l'une complétant l'autre, — à la circulation universelle, directe et libre, les communications entre les deux hémisphères du globe.

L'analogie qui existe entre le percement du canal de Suez, réalisé, et le percement de l'isthme américain, en exécution, n'a pas échappé à la feuille saxonne ; nos lecteurs verront avec intérêt, par les extraits traduits que nous reproduisons ci-dessous, comment sont appréciées l'initiative hardie et la patriotique persévérance des capitalistes français :

Deux conceptions pacifiques grandioses, dit *Das Schiff*, destinées à faire sortir le commerce du monde des voies anciennes à lui assignées depuis des milliers d'années par la nature, à le diriger et le guider dans des chemins nouvellement assurés dans le but de rapprocher plus étroitement les pays et les peuples de la terre, à favoriser puissamment le commerce et l'industrie, en facilitant l'échange des marchandises, sont pour tous les temps des preuves éclatantes et durables des progrès faits dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle par la technologie, qui, à présent, ne connaît presque pas d'obstacles. Ces conceptions sont fondées par la volonté persévérante et l'énergie inébranlable d'un seul homme, M. de Lesseps ; les deux entreprises de Suez et Panama doivent certainement être considérées comme d'utilité générale pour tous les peuples et, à bien des points de vue, comme des œuvres inséparables...

La question mille fois posée : « Le percement de l'isthme de Panama sera-t-il accompli ? » ne saurait trouver de réponse plus concluante qu'une comparaison progressive avec le temps employé pour le creusement du Canal de Suez, unique en son genre ; cette opinion est encore renforcée par la certitude infaillible, la confiance inébranlable dans le succès de ses plans que M. de Lesseps, toujours le premier en avant, a su opposer aux difficultés nombreuses et souvent insurmontables en apparence qui se dressaient devant lui. Ce fait indéniable ne contribue pas peu à démontrer qu'à chaque nouvel ennemi qui menace de nuire à l'entreprise, M. de Lesseps, puisant en lui-même la force et le courage, ne l'épargne pas plus actuellement que jadis pour son premier enfant : le Canal de Suez.

Il est donc également permis d'espérer, comme le lecteur peut s'en convaincre par ce qui suit que, de même qu'autrefois à Suez, de même à Panama, les travaux seront conduits à une heureuse issue, en dépit des nombreux sceptiques et détracteurs, qui, les uns par malveillance, les autres par ignorance, cherchent à contrecarrer cet homme audacieux qui, dans sa vie entière, n'a jamais eu recours aux petits moyens ou aux mesures mesquines.

L'écrivain allemand retrace ensuite l'historique des faits qui ont amené à une phase pratique le projet du creusement de l'isthme américain, depuis la réunion du grand Congrès international de 1879 jusqu'à la constitution de la Compagnie universelle du Canal interocéanique et à la mise en train des travaux. C'est alors qu'il établit un parallèle entre cette entreprise et la marche que suivit le percement de l'isthme de Suez :

Les difficultés techniques à vaincre avant tout à Suez, poursuit-il, consistaient dans l'établissement d'un Canal dont la section devait avoir une dimension jusqu'alors incomparable, et cela au milieu d'une région déserte, complètement impraticable et entièrement dépourvue d'eaux potables. En présence de la nécessité absolue d'avoir ces eaux potables, on dut creuser un canal d'eau douce spécial partant du Nil près du Caire, passant à Ismaïlia et allant jusqu'à Suez... Dans les premiers temps, tous les transports se firent exclusivement au moyen de chameaux, et il ne fallut pas moins de 1,500 de ces animaux pour alimenter le seul chantier d'El-Guisr de l'eau potable dont il avait besoin...

Plus tard, ce fut le manque de travailleurs qui vint menacer l'œuvre dans son achèvement. Les fellahs, qui, d'après les conventions faites avec le vice-roi, travaillaient au nombre d'environ 30 à 40,000, durent bientôt être considérés comme inutilisables, et dès l'année 1863 ne purent plus être embauchés, parce que l'Angleterre crut devoir considérer leur emploi comme un travail d'esclaves. L'Angleterre joua pour Suez exactement le même rôle que celui que les adversaires, aux Etats-Unis, ont adopté de nos jours pour Panama ; elle s'efforça, comme le font ces derniers, de détourner les capitalistes de l'entreprise, de démontrer l'impossibilité de son exécution, de nier tous les avantages que cette route maritime nouvelle procure au commerce, en un mot de dénigrer par tous les moyens possibles l'œuvre commencée.

Passant ensuite à l'examen des conditions dans lesquelles se poursuit l'achèvement du Canal interocéanique de Panama, *Das Schiff* émet les considérations suivantes :

Ici également, nous voyons un pays désert, sauf une végétation luxuriante et un chemin de fer qui coupe l'isthme suivant un tracé parallèle à la ligne du Canal. Mais ce qui, à Suez, faisait défaut — l'eau — se trouve ici en surabondance, et au lieu de plaines sablonneuses, on rencontre de longues lignes de roches considérables en étendue et en volume, comme par exemple à la tranchée de la chaîne des Cordillères.

Il a fallu songer avant tout à assurer tout ce qui est indispensable pour la vie, le travail et la construction dans ces régions tropicales, afin de pouvoir activer la marche en avant. Ainsi se fonda une ville tout industrielle, avec des habitations pour les employés et les ouvriers, avec des hôpitaux, des ateliers. On échelonna sur toute la ligne du Canal de nombreux campements d'ouvriers de l'importance desquels on peut se faire une idée si l'on considère que les bâtiments construits par la Compagnie, rapprochés les uns des autres, représentent sur une largeur moyenne de 10 mètres une route de 21 kilomètres de longueur. Il fallut ensuite installer des ateliers de construction pour les machines, des scieries à vapeur, des ateliers de réparation pour les bateaux à vapeur avec bassins de radoub, près de Colon, à Matachin (kil. 44) et à proximité de Panama, travaux pour lesquels on dut employer 838 ouvriers et qui à eux seuls absorbèrent bien des millions. Ensuite, il ne fut pas facile de trouver des entrepreneurs suffisamment habiles et d'attirer dans l'isthme les forces actives nécessaires... Maintenant, il ne reste, à proprement parler, que cinq grandes entreprises qui correspondent aux cinq sections des travaux. Il a été alloué à chacune une tâche de 15 à 28 millions de mètres cubes, en tout 102 millions de mètres cubes de terrassements, et d'après la capacité de production éprouvée de cette entreprise en grande partie française, il est permis de juger que cette œuvre difficile sera menée à bonne fin.

Au 1er janvier de cette année, l'administration du Canal pouvait mettre à la disposition des entrepreneurs, moyennant une redevance annuelle de 10 0/0 de la valeur, le matériel suivant : 40 dragues, 159 appareils d'extraction, 171 locomotives, des wagons de terrassements en proportion, 29 bateaux à vapeur, 468 pompes, 116 excavateurs, 131 locomotives et environ 500 kilomètres de voie ferrée. Ces chiffres, plus éloquents que des mots, indiquent le degré auquel ont été poussés les travaux et l'activité avec laquelle ils sont poursuivis.

L'ère des travaux préliminaires proprement dits peut donc être considérée comme terminée, et celle de la construction définitive comme ouverte...

La feuille allemande fait suivre ces appréciations d'un examen attentif de la marche progressive du percement, tant au point de vue technique qu'au point de vue financier. Elle constate combien sont dénuées de fondement les attaques dont elle est l'objet de la part des spéculateurs et fait justice des arguties par lesquelles ces derniers cherchent, mais vainement, à intimider les actionnaires et les obligataires pour les déposséder de leurs titres. Par ces considérations, *Das Schiff* se trouve conduit à conclure dans le même sens que les autres organes allemands dont nous avons mis déjà les opinions sous les yeux de nos lecteurs, et qui permettent de se rendre compte de l'importance qu'on attache en Allemagne au succès du Canal interocéanique, de la confiance qu'on y a dans l'avenir de la voie maritime entre les deux océans.

Si l'on suppose que le Canal pourra être amené à son ouverture provisoire avec une dépense de 1200 millions, et si l'on compte la taxe de transit à 15 francs par tonne, — car on n'est pas limité dans cette fixation comme on l'était à Suez, — on voit qu'un trafic d'environ 4 millions de tonnes suffirait pour assurer les intérêts à 5 0/0 du capital engagé. Il est probable que le Canal produira en outre un dividende, en supposant que les frais réels de construction ne dépassent pas d'un chiffre trop élevé la somme de 1200 millions et que l'ouverture du canal ait lieu dans trois ou quatre ans.

L'activité règne sur tout le parcours du canal; les machines, la poudre et la dynamite déblaient des milliers de mètres cubes par jour. Au commencement de cette année, avant la formation des grandes sociétés d'entrepreneurs, 18 millions de mètres cubes étaient extraits en tout, mais il n'est pas douteux — et les derniers rapports l'attestent — que, dès maintenant, après l'achèvement de tous les travaux préliminaires, l'œuvre avancera d'une manière beaucoup plus rapide, et l'on peut espérer que, désormais, elle est en voie de réussite.

Que le sort soit encore favorable à M. de Lesseps et le laisse vivre assez longtemps pour qu'il puisse voir ce jour de gloire: l'inauguration du Canal de Panama !

LES AVANTAGES DU CANAL DE PANAMA

Une publication anglaise, spécialement consacrée aux intérêts commerciaux, le *Journal of Commerce and Intercolonial Trade*, de Londres, vient d'examiner au point de vue pratique la situation actuelle de l'entreprise du Canal interocéanique et les conséquences de son achèvement prochain pour les relations internationales.

Fort judicieusement, la feuille anglaise montre jusqu'à quel point les erreurs répandues, soit de bonne foi, soit dans le but intéressé de nuire aux actionnaires, avaient, jusqu'ici, tenté de jeter l'hésitation dans les esprits.

Pendant que les ingénieurs et ceux qu'on appelle des hommes pratiques de toutes les nationalités, dit le rédacteur, émettaient des doutes sur la possibilité de construction et la possibilité financière de l'entreprise, M. de Lesseps et ses collaborateurs, soutenus par leur foi indomptable, étaient en train de vaincre opiniâtrement les difficultés, de dégager leur route des obstacles, et, finalement, même les plus sceptiques sont forcés d'admettre qu'un grand événement dans l'histoire du monde est prêt à s'accomplir, évènement dont l'effet peut à peine être calculé ou même compris.

Après avoir constaté les conséquences résultant dans l'hémisphère oriental du percement du Canal de Suez, le *Journal of Commerce* dit que « l'ouverture du Canal de Panama amènera des résultats bien plus considérables ».

Ce dernier, ajoute le rédacteur, augmentera deux ou trois fois les rapports commerciaux actuels entre les deux mondes, aidera à la civilisation, sera une porte à travers laquelle se précipitera l'immense trafic du Pacifique et de l'Orient, évitant la route longue et coûteuse du Cap.

Le *Journal of Commerce*, après avoir rappelé que le Congrès international de 1879 a estimé à 7,500,000 tonnes le trafic maritime minimum qui passera le Canal de Panama dès son ouverture, cite un mouvement de 15 à 20 millions de tonnes comme chiffre auquel « le transit s'élèvera rapidement ».

Le rédacteur fait remarquer, à ce sujet, que le mouvement du Canal de Suez, relevé par période quinquennale de 1870 à 1885, a augmenté de 1400 pour cent dans cet intervalle.

On connaît la diminution des trajets maritimes entre l'Occident et l'Orient due à la création du Canal de Suez. Le journal de Londres que nous analysons, pour faire apprécier les avantages analogues que procurera le Canal de Panama au commerce international, a reproduit l'estimation comparative des différents itinéraires par la voie du Canal ouvert et par la voie actuelle du Cap Horn.

Nous publions ce passage, présenté d'une manière détaillée et intéressante :

Par le Cap Horn, Londres est à 6,800 lieues de San Francisco ; par l'Isthme, Londres est de 3,500 lieues plus près ;

Par le Cap Horn, le Havre est à 6,500 lieues de San-Francisco ; par l'Isthme, le Havre est 3.300 lieues plus près ;

Par le Cap Horn, Londres est à 6,500 lieues de Sydney ; par l'Isthme, Londres est 2,200 lieues plus près ;

Par le Cap Horn, Bordeaux et le Havre sont à 4,400 lieues de Valparaiso ; par l'Isthme, les deux ports sont rapprochés de 1,400 lieues ;

Par le Cap Horn, Londres est à 6,000 lieues des îles Sandwich ; par l'Isthme, Londres est 2,800 lieues moins loin ;

Par le Cap Horn, New-York est à 4,200 lieues de Valparaiso ; par l'Isthme, New-York est de 2,700 lieues moins éloigné ;

Par le cap Horn, New-York est à 4,500 lieues de Callao ; par l'isthme la distance est de 3,300 lieues moins longue ;

Par le cap Horn, New-York est à 4,500 lieues de Guayaquil; par l'isthme, New-York est 3,850 lieues plus près ;

Par le cap Horn, New-York est à 6,200 lieues de San-Diego ; par l'isthme, New-York est 4,700 lieues plus près;

Par le cap Horn, New-York est à 6,400 lieues de San Francisco ; par l'isthme, New-York est rapproché de 4,700 lieues ;

Par le cap Horn, New-York est à 6,700 lieues de Vancouver ; par l'isthme, New-York est 4,800 lieues plus près.

C'est surtout au point de vue de l'Océanie, des ports et des colonies du Pacifique, que l'organe du commerce britannique fait ressortir les immenses avantages du percement du Canal de Panama.

Le continent australien, conclut le *Journal of Commerce*,

deviendra un centre, au lieu d'être relégué à une extrémité du globe. Sydney, Melbourne, Victoria, etc., grandiront plus rapidement qu'elles ne l'ont fait jusqu'à présent. La Nouvelle-Galles du Sud, avec ses mines riches et abondantes, deviendra une grande source d'activité. Les Fidji, Tonga, Tahiti, les îles Marquises, Shanghaï, Tokio, etc., recevront des Etats-Unis et de l'Angleterre un approvisionnement meilleur marché de charbon et de produits de toute espèce en abondance. San Francisco qui est déjà le premier port du Pacifique, sera naturellement celui qui gagnera le plus.

Nous n'avons pas à insister sur la valeur des appréciations du *Journal of Commerce and Intercolonial Trade*, dont les informations font autorité dans le monde commercial et maritime de la Grande-Bretagne; il nous a paru au moins utile de montrer, par cette analyse, comment l'œuvre du Canal interocéanique est apprécié au dehors, et de constater à quel point les premières préventions se sont dissipées.

Il est évident, pour tout esprit de bonne foi, que le percement de l'isthme de Panama est maintenant considéré comme un « événement », pour nous servir de l'expression même du *Journal of Commerce*, en vue duquel il faut se hâter de se préparer.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Février 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de février 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim				
Colon....	22°0	33°8	27°9	82 0	127mm 1	18
Gamboa..	15 8	32 2	25 6	78 2	26 7	5
Naos.....	20 6	33 8	26 5	77 4	» »	»
Totaux.	58 4	99 8	80 0	237 6	153 8	23
Moyennes	19 5	33 3	26 7	79 2	51 3	8

La température moyenne est restée exactement la même qu'en janvier; mais il y a eu une petite diminution à Colon et une petite augmentation à Gamboa. L'abaissement de température de Colon peut s'expliquer par une plus grande quantité de pluie tombée. C'est à Gomboa que, suivant la règle, les écarts de température sont les plus considérables; ceux de Naos sont sensiblement supérieurs à ceux de Colon, ce qui tient probablement à la température de l'eau de la mer, bien moins élevée à Naos qu'à Colon.

Cette dernière a baissé encore par rapport à janvier. A Colon, la moyenne est de 23°8 au lieu de 24°, à Naos, de 19°9 au lieu de 22°

C'est ordinairement en février que se présente le minimum de cette température.

La saison sèche a continué à régner en février, il y a eu toutefois à Colon un assez grand nombre de journées où la pluie s'est montrée, la plus mauvaise a été le 9, où il est tombé 58mm,8 d'eau en averses nombreuses.

Le niveau du Chagres a eu quelques oscillations, dont la plus forte a été de 0m40 à Bohio-Soldado, dans la journée du 6.

Mais à part ces oscillations temporaires, il est resté exactement à la même hauteur pendant toute la durée du mois.

L'alizé a, bien entendu, continué à souffler pendant tout le mois, sauf à Gamboa, où les calmes n'ont pas cessé d'être fréquents le matin et le soir. La direction dominante a été le Nord, à Colon, avec inclinaison rare au Nord-Ouest, le Nord et presque aussi souvent le Nord-Est, à Gamboa, le Nord-Ouest, à Naos, où la direction Nord s'est présentée assez souvent, la direction Nord-Est quelquefois.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m 18	0m 38	0m 40
Naos..................	—0 50	5 62	6 08

Ces mouvements sont presque identiques à ceux de janvier. A Naos, ils ont lieu les 20 et 21, soit deux ou trois jours après la pleine lune du 18.

BANQUET OFFERT A M. DE MATEUS
Ministre de Colombie

Extraits du *Nouveau-Monde* :

Le banquet offert à M. de Mateus à l'occasion de sa nomination au grade d'officier de la Légion d'honneur, et dont quelques amis influents de l'honorable diplomate et aussi le *Nouveau-Monde* ont eu l'initiative, a été particulièrement brillant. Près de 200 convives avaient pris place autour de la table merveilleusement dressée dans le splendide salon de l'Hôtel-Continental.

A sept heures précises, M. Ferdinand de Lesseps, président du banquet, faisait son entrée dans les salons réservés aux invités de cette fête éminemment fraternelle.

Une demi-heure plus tard, M. de Mateus, l'honorable amphytrion, faisait son entrée aux accords de la marche nationale colombienne. Après l'échange des compliments d'usage, les invités sont passés dans la salle du banquet dont le coup-d'œil était véritablement féerique.

Au champagne, M. Ferdinand de Lesseps a vivement félicité M. de Mateus de la distinction si méritée qu'il venait d'obtenir du Gouvernement français.

Il a ajouté que, personnellement, il avait été « particulièrement heureux de cette marque d'estime et de « sympathie donnée à un homme dont il avait eu maintes occasions d'apprécier le mérite. »

Il a ensuite rappelé dans quelles conditions on était venu le prier de prendre en main l'entreprise du Canal de Panama et « de faire pour l'isthme américain ce qu'il « avait fait jadis avec tant de succès pour l'isthme égyp- « tien. »

Il sait l'intérêt que porte la Colombie au prompt achèvement du Canal interocéanique. « Les entrepreneurs « les plus distingués apportent à l'œuvre un concours « dévoué dont ils seront, d'ailleurs, récompensés, comme « l'ont été jadis les entrepreneurs de Suez qui, sur des « travaux dont l'importance s'élevait à 140 millions, ont « eu une rémunération bien légitime de 14 millions. »

« L'appui moral de la Colombie est un des éléments qui « assurera l'ouverture du Canal de Panama à la naviga- « tion d'ici trois ans. Si alors, il reste quelque chose à « parachever on s'en occupera, mais la nouvelle voie « maritime sera ouverte au commerce du Monde.

« La confiance du public français, que rien ne peut « ébranler, est le grand facteur du Canal, ce sont les « petites gens, ceux qui placent leurs économies dans les « bas de laine qui ont fait Suez et qui font en ce moment « Panama. »

M. Ferdinand de Lesseps a terminé en donnant aux personnes présentes, rendez-vous à trois ans pour l'inauguration du Canal de Panama et en disant qu'il se faisait l'interprète des sentiments de tous en portant un toast à M. de Mateus.

(Suivent divers toasts portés par MM. de Coincy, président de la Société des sables aurifères de San Antonio de Colombie, le comte de Mazewski et de Hérédia, député de la Seine).

M. de Mateus prononce ensuite d'une voix émue le discours suivant :

Monsieur le Comte, Mesdames, Messieurs,

Ce fut pour moi un grand honneur lorsque, il y a quelques jours, je recevais l'insigne par lequel la France distingue le dévouement de ses soldats, le mérite, le talent, les éminents services de ceux qui, dans ce pays, forment une glorieuse légion.

C'en est un encore aujourd'hui, dont je suis à vous tous redevable et qui m'émeut tout autant par les sympathies que vous m'exprimez.

Permettez-moi d'en faire la part qui revient légitimement à la Colombie et de vous manifester toute ma gratitude au nom de mon pays et en mon nom personnel.

Depuis tantôt deux ans, j'ai eu la bonne fortune de connaître plus intimement ce pays et je dois dire que la tâche que j'avais à y remplir m'a été rendue bien facile.

J'ai souvent été charmé, jamais déçu.

J'y ai retrouvé ma patrie embellie, agrandie, rayonnante, car nous tous, Hispano-Américains, nous sommes imbus, bon gré, malgré, de l'esprit français.

Nous devons notre origine et notre langue à un grand peuple latin, mais le centre de la civilisation se déplace et depuis de longues années nous subissons tous l'influence de ce foyer intellectuel qui s'appelle la France.

Vous dirai-je combien de liens nous rattachent à vous et combien ces jeunes peuples d'Amérique vivent de votre vie !

Il n'est point, dans ce siècle, de commotion que vous ayez ressentie qui ne se soit propagée au delà de l'Atlantique.

Vos révolutions et vos luttes ont pesé sur nos destinées, et nos institutions publiques en témoignent.

Votre grande épopée militaire fut pour nous le signal d'une vie nouvelle, nos héros se réveillèrent au bruit de vos armes, et nous engageâmes, de la vallée d'Anahuac au détroit de Magellan, les longs combats qui devaient nous donner l'Indépendance.

Puis, nous avons été fascinés par l'éclat de vos Arts, les merveilles de vos Sciences, les splendeurs de vos Lettres. Nous avons été nourris de vos idées et vos rêves mêmes ont bercé nos imaginations.

Aujourd'hui, et ce n'est point un rêve, un des vôtres, un de ces vaillants pionniers de la civilisation, le plus grand de ce siècle, entreprend de rompre un chaînon de nos Cordillères et de changer la structure de notre monde.

Après avoir bouleversé la vieille terre des Pharaons, il a porté ses efforts de géant vers notre jeune continent, et bientôt les deux grands Océans de notre globe rouleront leurs eaux confondues sur les terres colombiennes.

La Colombie maintiendra la neutralité de cette grande voie et le libre passage pour les échanges de toutes les nations; elle saura lui conserver son caractère d'œuvre de travail, de paix et d'union.

L'idée conçue par Bolivar, et reprise avec éclat par M. Nunez, de réunir un Congrès international américain à Panama, fait tous les jours des adhérents, et nous espérons qu'elle se réalisera au moment de l'inauguration du Canal.

Il y a bientôt quatre siècles, Christophe Colomb se lançait dans l'inconnu à la recherche du chemin des Indes. Ce chemin, Monsieur, il vous aura été donné de le créer avec l'aide, qui ne vous a jamais fait défaut, de ce pays grand par ses conceptions morales, grand dans ses manifestations intellectuelles, grand aussi dans ses œuvres matérielles.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 au 30 Décembre 1886.

Opp. 540. — Sur trois obligations nouvelles, provisoires non libérées, nos 117426, 117685 et 119032.

Opp. 541. — Sur une obligation nouvelle, provisoire non libérée, no 24390.

Opp. 542. — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur nos 453151 à 453160.

Opp. 543. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur nos 239522 et 239523.

Opp. 544. — Sur deux actions au porteur nos 55512 et 55513.

Opp. 545. — Sur deux obligations nouvelles, provisoires non libérées, nos 35364 et 60452.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 Décembre 1886.

Opp. no 470. — Sur trois obligations nouvelles, provisoires non libérées, nos 68601 à 68603.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 31 DÉCEMBRE 1886

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouissance 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 août 1886.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	300 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 octobre 1886
16	418.75 417.50 420	en liq. : 417.50 418.75 417 50 417 50 au 31 : 417.50 418.75 417.50 417.50	365	211.50 211.75 212	268.50 268.75 369 269.25 269.50	466 468	435 436	445 444 445.50 446 446 50 448
17	420 421.25 422.50 423.75 425 420 421.25 422.50	en liq. : ... au 31 : 420 425 420 422 50	365 366 367 367.50	213 212.50 212.25 212 211 25 211 212 212 50	268 268 25 268.75 269 268 50 268	466 467 467.50 468	436 436 50 435 50 435	445 447
18	422.50 423.75 422.50 421.25	en liq. : ... au 31 : 423.75 425 422 50 422.50	365	211	268	467.50 466 468 467.50	435.75 435.50 436 437	446 447
19	»	»	»	»	»	»	»	»
20	421.25 420 421 25	en liq. : .. au 31 : 420 423.75 420 422 50	364 75 365	211	267.50	467.50 468	434 435 435.50 436	443 443.50 444 444.50
21	421.25 422 50 423 75	en liq. : ... au 31 : 421 25 422.50	365 363	211 212	267 50	467 50	435 435.75 436	445.50 445
22	422.50 421.25 422.50	en liq. : ... au 31 : 422.50 423.75 422.50 422.50	365 366 366.50	211, 210.25	267.50	468 467.50 467 468 467	435 436 437 436.50 436.75 437 436 50 436.75 437	445 446
23	421.25 420 421.25	en liq. : ... au 31, 422.50 420	365 363 362.25 360	210.50 210.25 210	267.50 268 268.50 267.50 267 266	466 465 462 461	437 436 435	445 444 443 75 443.50 443.25 443
24	420	en liq. : ... au 31, 420 421.25	362 360.50	212 211 210	266 265 264 265	465 462 461 460 459 455 460	434 436.25 434 433	445 444.50 443 442 441.50 441 440
25	»	»	»	»	»	»	»	»
26	»	»	»	»	»	»	»	»
27	420 418.65	en liq. : ... au 31, 420 421.25 418 75 418.75	361 365 361	210 209 208.75 208 208.50	265 264.25 264 263.50 263.75 264	462 460	434 433 431	442 441 440 439 25 438 440 441 439
28	417.50 418 75	en liq. : .. au 31, 417.50 420 417 50 418.75	360 357.50 355 352 352 50 352.50 357.50 355	208 209 208	262 260 260.50 261 261 50 262	462 460	431 432 430 432	441 440 438
29	417.50 418.75 420	en liq. .. au 31, 418 75 420 418.75 418.75	359.75 360	211 210 209 208	262.50 263 263.50 264 264.50 265 263 262.50 263.75	461 462	431 432	439 439.25 440
30	420 418.75 420 421.25	en liq. : au 31, 418.75 421 25 418.75 420	357.50 355 352 50 350 353.75 357.50 358.75	208.50 208 207.50 207 50 207 205 206 208 208.50	262.50 262 263 263.50 264 264.50 265	462 463 465 466 468	432 431.50 431 432 432.50	439 440 441
31	421.25 422.50 420 421 25	en liq. : ... au 31, 421 25 422.50 421.25 421.25	358.50 359.50 358.50 358	209 210 211	265 264.50 264 264.25 264.50 264.75 265	466 465	433 433.50	440 442 442.25 442 50 442.75 443

8e Année. — Numéro 178. Samedi 15 Janvier 1887.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

En rappelant à nos souscripteurs que la période d'abonnement expire, invariablement, avec le dernier numéro de décembre, nous les prions de vouloir bien joindre une des dernières bandes à leur envoi du montant du renouvellement.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Quatrième versement de 100 francs

MM. les Souscripteurs des *Obligations nouvelles* sont prévenus que le quatrième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 10 au 15 février 1887, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'Etranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Troisième tirage

Le troisième tirage des *Obligations nouvelles* aura lieu le mardi 15 février prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1,000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 mars suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des *Obligations nouvelles*, que, dans le cas de sortie au tirage, les obligations qui, le 15 février, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles libérées de 400 francs, dont les titres sortiront au tirage du 15 février, recevront 1,000 francs par obligation sortie, sous déduction de la somme de 50 francs non appelée et non versée.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 francs par obligation, sous déduction de 4 fr. 17 pour intérêts du 15 mars au 15 mai, à restituer à la Compagnie.

Les Obligations Nouvelles (titres définitifs), qui sortiront au tirage, seront remboursées à 1,000 fr. chacune.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Paiement du 2me coupon

Les porteurs d'*Obligations nouvelles* de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 7 fr.50), échéant le 15 février 1887, sera payé, à partir du mardi 15 février 1887, au siège social de

la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,
Et de :
7 fr. 05, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

NOTA. — Les porteurs d'Obligations nouvelles définitives sorties au tirage du 15 décembre dernier et remboursables à partir du 15 janvier courant, toucheront, en même temps que la prime de remboursement, les intérêts du 15 novembre 1886 au 15 janvier 1887, soit :
4 fr. 85, impôt déduit, par obligation nominative amortie ;
4 fr. 70, impôts déduits, par obligation au porteur amortie.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Marseille, le 4 janvier, par le paquebot Saint-Simon :

M. Baron (Auguste-Jean), opérateur.

De St-Nazaire, le 10 janvier, par le paquebot Amérique :

MM. Durand (Louis), dessinateur.
Vadurel (Louis-Victor-Th.), dessinateur.
Vigier (M.-François-Xavier-Augustin), dessinateur.
Corneau (Charles), conducteur.
Dumas (Joseph-Léopold), opérateur.
Rouget (Edmond-Justin-François), opérateur.
Gillot (Arthur-Alexis), —
Duffau (Jean), —
Prétet (Abel), chef de section de matériel.
Delforge (Joseph-Désiré), chef de section de matériel.
Jore (Louis-Paul), sous-chef de section de matériel.
Gilbert (Paul-Louis-Thierry), sous-chef de section de matériel
Chaboche (Louis), inspecteur de matériel.
Treil (Louis), —
Lamiralle (Joseph-Emile), télégraphiste.
le docteur Makarow (Paul), médecin.
Bazin (Louis-Armand), infirmier.

De Southampton, le 13 janvier, par le paquebot Nile :

M. Chambost (Georges), chef monteur et scaphandrier.

LES TRAVAUX

Les rapports sur la marche des travaux du Canal, pendant le mois d'octobre 1886, viennent de parvenir à l'Administration. Nous résumons, ci-après, les renseignements contenus dans ces documents.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *Comte-de-Lesseps* a continué son travail de rectification de la rigole; elle a atteint des profondeurs variant entre 4 m. 60 et 7 mètres, avec un papillonnage de 25 à 55 mètres.

Entreprise *Jacob*. — La drague n° 5 a travaillé à l'enlèvement du premier seuil de tuf au profil 1230. Le dragage de la roche minée par l'appareil de l'*American Diamond Drill Company* s'est fait avec une facilité remarquable ; « la drague, ajoute le rapport, n'éprouvait pas plus de fatigue que si elle avait eu de la terre à extraire. » Elle a dragué, à 4 mètres de profondeur, le terrain miné, et à 8 m. 50 les autres parties, papillonnant sur 30, 40 et 50 mètres. L'engin américain employé pour désagréger les roches sous l'eau est d'un système très simple et très pratique. Il consiste en un appareil de sondage, dont le perforateur est muni à son extrémité inférieure d'une couronne de diamants. L'appareil étant placé sur un chaland, la machine imprime un mouvement rotatoire à la tige qui creuse un trou, dans lequel est ensuite introduite une cartouche de dynamite. Puis on perce, dans les mêmes conditions, une série de trous sur la même ligne; après quoi l'on fait sauter les mines. A partir de ce moment, la drague n'a qu'à enlever la masse brisée et désagrégée. Lorsqu'une première rangée est terminée, on fait avancer l'appareil, qui reprend les forages en arrière des précédents et les mêmes opérations recommencent. Ainsi qu'on l'a vu, cet engin prépare, dans d'excellentes conditions, le terrain pour les dragues.

La drague n° 8 a été employée pendant quelques jours au creusement de l'avant-port. Elle a ensuite été remise aux ateliers pour être munie de nouvelles chaudières. Cette réparation durera quelque temps et produira une diminution dans les cubes de novembre et de décembre. — La drague n° 1 a approfondi à 6 mètres le chenal du bassin de radoub sur un papillonnage constant de 17 m. 60.

La construction du wharf de la *Société de travaux publics et de constructions* à Folk's River est activement poursuivie: les longrines et les moises supérieures sont posées, ainsi qu'une grande partie des moises transversales et longitudinales et du plancher.

En *régie*, on étudiait sur le terrain les moyens d'amener la drague *Comte-de-Lesseps* dans la partie de la dérivation du Chagres de Gatun à la mer, comprise entre les buttes du Mindi et la ren-

contre du Panama Rail road, pour accélérer son achèvement.

Entreprise *Pappadopoulo.* — Les chantiers étaient complètement appropriés pour recevoir le gros matériel.

La carrière de Bohio-Soldado a fourni pendant le mois d'octobre 76 cars de pierre. La carrière de Monkey-Hill a livré 10 wagons de terre et 157 de pierres qui ont servi au ballastage des voies et à l'agrandissement de la chaussée en construction autour des nouvelles maisons.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* Les dragues *N. Appleton*, dans la dérivation du Gatuncillo, et *M. A. Slaven*, dans l'axe du Canal, au kilomètre 12,160, ont poursuivi leur travail. La drague *H. B. Slaven* suivait la précédente en approfondissant et en élargissant le Canal. Les dragues *J. Dingler* et *City of Paris*, dont les opérations avaient été arrêtées pour cause de réparations, ont repris le travail dès qu'elles ont été munies d'un second couloir. La seconde de ces dragues a attaqué la dérivation du Gatuncillo à Palo-Horqueta et marchait sur Gatun. Des réparations ont été faites à la chaîne de godets de la drague *City of New-York.*

Entreprise *Jacob.* — La dragne n° 4, travaillant à la dérivation de Gatun à la mer, a été arrêtée pendant quelque temps pour de nouvelles réparations à faire a sa machine et aux clapets qui desservent cet engin. — L'installation du chantier dit « de la dynamite », au kilomètre 10,040, dans l'axe du Canal, était près d'être achevée et l'on devait commencer sous peu l'extraction de la roche.

« Les diverses réparations aux dragues en travail du côté du Pacifique, — réparations devenues nécessaires en vue de la saison sèche qui vient, — sont de nature à diminuer l'importance du cube, de ce côté, pendant les mois de novembre et de décembre ».

Bohio-Soldado

Entreprise *Gay.* — On préparait l'installation du gros matériel qui permettra à ces chantiers de se développer.

Entreprise *Tanguy.* — Malgré les pluies très abondantes, en octobre, le rendement a été sensiblement supérieur à celui du mois précédent, en raison de la transformation du chantier du côté de Panama.

Entreprise *Jacob.* — Sur le chantier de la dérivation rive gauche, de Bohio à Pena Blanca, les travaux ont été entravés par les crues du Chagres. Sur le chantier de la dérivation rive droite, de Pena Blanca à Vamos-Vamos, les opérations ont été plus faciles.

Entreprise *Artigue et Sonderegger.* — Les intempéries ordinaires de la saison et les inondations du Chagres n'ont pas permis une augmentation du rendement. Ces entrepreneurs allaient reprendre l'ancien chantier du kilomètre 24.500.

Entreprise *Trottet.* — La dérivation rive gauche de l'Agua Salud approchait de son achèvement.

Entreprise *Nercam.* — Les travaux de la dérivation rive droite, entre les kilomètres 23 et 26, avaient été ralentis par les variations du Chagres.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Deux excavateurs sont en fonctionnement sur les chantiers du kil. 26 au kil. 29 ; un troisième devait être mis en marche aussitôt la pose des voies terminées. Le rapport mentionne un incident survenu au lancement de la drague nouvelle qui était en montage dans le mois de septembre.

« La drague, avant le lancement, ne se trouvait pas dans l'axe des glissières qui, elles-mêmes, avaient une différence de quelques centimètres dans leur niveau respectif; par suite, la drague a été coincée entre les glissières. Ce lancement, ajoute le document officiel, sera repris sous peu.»

Entreprise *Huchet.* — Les chantiers ont été inondés pendant une quinzaine de jours, ce qui a nécessairement nui à l'extension du travail.

San Pablo

La diminution du produit des chantiers, en octobre, pour les entreprises *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* et *Métivier et Rochet* tient aux pluies torrentielles et aux inondations fréquentes qui rendaient impossible l'accès des chantiers à certains moments.

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Les résultats atteints sur les chantiers du Canal entre les kil. 37,440 et 37,700 et entre les kil. 38,400 et 38,630 ont été satisfaisants, vu la saison. Pendant le mois, l'entreprise a commencé ou poussé divers travaux de montage sur plusieurs points. La coque de la drague en chantier à Juan Grande était presque terminée ; le lancement de l'appareil était prévu pour le mois de janvier ; les terrassements d'une deuxième cale de montage à proximité de la précédente allaient être achevés ; on rivait les cloisons d'une deuxième drague qui devait y être placée ; deux locomotives, n°s 99 et 102 étaient montées ; un transporteur de 65 mètres devait être terminé et prêt à être mis en marche dans le courant de janvier.

Entreprise *Beveraggi.* — Le mauvais temps a fréquemment arrêté le travail sur le chantier du kil. 39,500 au kil. 40. Dix *ranchos*, formant l'objet d'un bon de tâche spécial, étaient terminés.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.*

— La progression constatée dans les mois précédents sur ces chantiers s'est maintenue, en octobre, malgré les intempéries. L'entreprise avait deux attaques au gros matériel, en cunette, à la cote 16 et à la cote 5 en aval, et huit au petit matériel, dont trois aux cotes 27,22 et 16 en amont et cinq aux cotes 22, 17, 16 et 14 en aval. Ces divers chantiers disposaient, en octobre, du matériel suivant : cinq locomotives, deux excavateurs, 80 wagons de terrassement et 160 wagonnets.

Obispo

Entreprise *Bona*. — Sur le versant nord du Cerro de Gamboa et de part et d'autre du Canal, il existe deux fronts d'attaque parfaitement symétriques, comportant quatre attaques bien distinctes aux étages des cotes 25, 28 et 30. Le prochain achèvement de la percée de la cunette permettra de développer l'entière puissance des quatre grues qui, par leur position, ne peuvent trouver actuellement qu'un emploi limité, et de doubler la production en opérant le chargement des trains dans un temps deux fois moindre.

Entreprise *Société de travaux publics et de constructions*. — Au chantier de Santa-Cruz, qui est limité à ses extrémités par le Chagres, les eaux, à la moindre crue, couvrent la plate-forme des terrassements et rendent les voies inabordables. Aussi, en octobre, les travaux ont-ils dû être limités à l'attaque de l'étage à la cote 20. Sur la plate-forme, trois attaques au Decauville entament l'étage de la cote 22. Sur les autres points, la suspension des travaux a entraîné l'inaction des trois excavateurs dont les entrepreneurs disposent sur cette partie du Canal. Le 27 octobre, une forte crue de la rivière a causé quelques dégats sur les chantiers de l'entreprise Thirion et a disloqué certaines voies.

Entre les piquets 45.850 et 48.655, quatre chantiers sont maintenant parfaitement établis; la période des installations a pris fin et les voies de terrassement au grand matériel ont acquis un développement suffisant pour assurer une marche rapide aux travaux.

Des essais de perforatrices ont été faits à la Corosita où de nombreux appareils devront fonctionner sous peu. Les générateurs de vapeur et les conduites d'alimentation sont en place prêts à fournir aux perforatrices la force motrice. A ce sujet le rapport contient les détails suivants :

En ce moment, deux générateurs capables d'alimenter chacun 6 perforatrices sont installés l'un sur l'étage de la cote 40 (côté gauche et versant nord de la Corosita) et l'autre à la cote 50 (côté droit et versant sud de la Corosita). Quatre voies au grand matériel, dont 2 à la cote 30 et 2 autres aux cotes 35 et 40, permettent aux wagons d'enlever les déblais de ces deux étages et de les transporter dans une vaste décharge située sur le côté gauche du Canal. L'étage de la cote 40 occupe un large emplacement et réduit à peu de chose l'étage de la cote 45. Celui de la cote 60 a complètement disparu et quant à celui de la cote 55, il est sur le point de disparaître.

Au revers de la Corosita, les étages sont vivement attaqués et reculent chaque jour. Alors qu'au mois de mars dernier ils se développaient entre les profils 46,000 et 46,400, sur 400 mètres de longueur, ils sont resserrés maintenant entre les points 46,100 et 46,300, soit sur 200 mètres, longueur moitié moindre que la précédente.

Sur les étages des cotes 40, 45, 50 et 55, fonctionne le Decauville, qui cède peu à peu devant le grand matériel, lequel arrive en ce moment sur l'étage de la cote 40.

Les mesures prises par les entrepreneurs promettent un important rendement dès le retour de la saison sèche. Une pompe centrifuge installée sur le bord de l'Obispo devait être bientôt en mesure d'opérer l'épuisement d'un étang que les eaux avaient formé au milieu du Canal, au pied du campement de Haut-Obispo.

Au profil 47,500 une tranchée est ouverte sur une longueur de 30 à 35 mètres et sur une hauteur de 5 mètres. Les deux attaques au grand matériel établies de chaque côté donnaient de bons résultats. « Le terrain, ajoute le rapport, est un mélange de terre argilo-ferrugineuse, mêlée de blocs feldspathiques qui se décomposent rapidement à l'air. »

Le même document signale un éboulement de 2,500 à 3,000 mètres cubes qui s'est produit sur le côté droit du Canal, vers le profil 47,600 : « Le talus, dit le rapport, s'est affaissé subitement et les teres ont glissé, entamant l'emprise et s'épanchant sur la banquette de la cote 35, ménagée entre le pied du talus et la paroi de la cunette. Le chiffre des terres extraites de la chambre d'éboulement est de 2,500 à 3,000 mètres cubes environ.»

On a dégagé la crête, on a fait des talus très adoucis et on a débarrassé la chambre de toutes les terres glissées ou en mouvement.

Une puissante pompe centrifuge était montée vers le profil 47,750 pour mettre à sec un étang sis en travers du Canal entre les points 47,750 et 47,900. Le travail avait été retardé par la forte crue qui a eu lieu dans les derniers jours d'octobre : « Les eaux, dit le rapport, ont en effet, par leur brusque apparition, causé sur les chantiers des dégâts importants. Les voies ont été déplacées, soulevées, disloquées et rompues. Sur une grande étendue, le ballast a disparu, et il est nécessaire de ballaster et de reposer les voies. » Lors du départ du courrier, les tâcherons étaient à l'œuvre pour remettre tout en état.

De nouvelles dispositions, prises au chantier de Las Cascadas, faisaient prévoir une plus rapide allure des travaux sur ce point.

Parallèlement aux opérations de creusement, la Société poursuit avec activité les constructions destinées à loger le personnel supplémentaire qui renforcera l'effectif de ces chantiers. 300 travailleurs sont employés à élever des bâtiments nouveaux de tout type et de toute grandeur. Le rapport officiel donne à ce sujet les renseignements suivants :

Aux environs de Haut Obispo et de Bas Obispo, et sur le côté droit du Canal, tous les faîtes, toutes les crêtes sont abaissés et nivelés pour asseoir une construction quelconque au pied de laquelle se grouperont diverses autres.

En ce moment, le nombre des baraquements d'ouvriers construits par la Société s'élève à 90. Sept maisons type E 2, pour employés, sont à peu près terminées et quatre autres à l'étage sont en construction.

Une maison type E 3 est habitée depuis longtemps. Une blanchisserie, un magasin et une écurie pour 12 chevaux sont également achevés.

Aux abords de la Corosita sont à peu près montés quatre nouveaux Florenville destinés à loger les mécaniciens attachés au service des perforations et des locomotives. Des hangars et des abris pour chaudières et pour locomotives sont également bâtis. La maison de la Direction avec ses annexes est terminée. Une immense maison (maison Tholet), en fer, est entièrement achevée et prête à recevoir le nombreux personnel qu'elle peut abriter.

La *Société de Travaux publics et de Constructions* était en mesure de loger 2,000 à 2,500 ouvriers nouveaux qu'elle utilisera sur les chantiers compris entre Obispo et Las Cascadas.

Le rapport attribue au « choix judicieux de nouveaux bassins de décharge » le maintien du rendement général en octobre, malgré les pluies.

De nombreuses perforatrices à percussion doivent être installées sur les étages de la Corosita, et on attend de leur emploi un grand résultat.

Trois de ces appareils ont été essayés et ces expériences ont permis d'étudier à l'avance une amélioration pratique. Il a été reconnu que la distribution de la vapeur ne donnant pas tout l'effet voulu, il était nécessaire d'obvier à la condensation qui s'opérait dans le trajet de la vapeur du régénérateur à l'appareil. « Pour remédier à cette cause de déperdition, ajoute l'ingénieur, on a reconnu la nécessité d'installer, de distance en distance, des appareils réchauffeurs dans lesquels la vapeur est surchauffée et se débarrasse de la vapeur d'eau. Sur la conduite principale de distribution de la vapeur sont greffés des tubes reliant la conduite au piston de chaque appareil sur un affut-trépied pour la perforation verticale ».

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et de Constructions.* — En octobre, 127 ouvriers et 169 wagons étaient en fonctionnement au chantier des Petites Chutes. Le chantier de la Cunette disposait de 6 locomotives, 52 wagons en fer, 250 wagons en bois, 129 Decauville et 1 excavateur. Les deux attaques au grand matériel sont installées aux cotes 53,40 et 56,30. Au pied du cerro La Pita, une attaque au grand matériel fonctionne à la cote 58. En amont du cerro, 5 chantiers sont établis aux cotes 57, 67, 70, 75 et 87. Le matériel affecté au chantier du cerro Emperador, parallèle à l'axe du canal, consistait en 94 wagons en bois, 200 wagons en fer, 8 locomotives et 3 excavateurs. Le chantier du Lirio était desservi par 6 excavateurs, 128 wagons en fer, 98 wagons en bois et 6 locomotives.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cᵉ.* — L'exploitation de la Culebra, reprise avec méthode, se dégageait de la phase de réorganisation; déjà un résultat considérable était atteint, tant au point de vue de l'amélioration générale du rendement qu'au point de vue des nouvelles dispositions prises.

La situation en octobre se résumait ainsi : — Le chantier n° 17, remis en activité, était ouvert au petit matériel à des hauteurs variables, étagées de la cote 112 à la cote 120. Le chantier n° 18, de la cote 10, avait également recommencé à travailler au petit matériel. Sur l'un et l'autre de ces points, on préparait les attaques au gros matériel, lequel pouvait, pensait-on, y être installé à bref délai. Le chantier n° 7, situé à la cote 95, était desservi par 1 excavateur, 3 locomotives et 32 wagons. A la cote 85, sur les chantiers 6 et 15, il se trouvait en fonctionnement 1 excavateur, 3 locomotives et 27 wagons. Le chantier n° 3 à la cote 75 disposait de 2 locomotives et de 26 wagons. Les chantiers nᵒˢ 1 et 2, à la cote 65, avaient utilisé 2 locomotives et 24 wagons. Les chantiers nᵒˢ 12, 14, 19 et 20, situés aux cotes 75, 80, 105, 60 et 90 avaient travaillé au petit matériel.

Un des points que le rapport fait ressortir comme un élément important, pour les prévisions d'avenir, est l'augmentation du rendement moyen de chaque appareil. Ce rendement étant, en mauvaise saison, un cube moyen journalier de 86 m. 400 par excavateur, en belle saison, ce chiffre atteignait 125 mètres. En septembre, les deux excavateurs en chantier ont fourni de 136 à 148 mètres en moyenne suivant la distance du déchargement; en octobre, les mêmes appareils ont atteint une moyenne de 157 m. 45 à 174 m. 29. « Ces chiffres, dit le rapporteur, seront dépassés de beaucoup quand les voies auront toute la stabilité voulue, et quand le travail marchera en grand. »

Des constatations analogues font ressortir le rendement moyen des locomotives de 40 à 42 mètres par jour, et des wagons, de 3 m. 75 à 4 m. 50 par jour, suivant les chantiers. Ces chiffres sont encore faibles, « attendu, dit le rapport, que, presque tous les jours, le travail a dû être supendu pendant plusieurs heures par suite des pluies torrentielles. »

Nous empruntons au rapport de l'ingénieur de la division les renseignements qui suivent sur la réorganisation des chantiers :

Aux cotes 105 et 120, les Decauville préparent des attaques au gros matériel, ce travail est très avancé. Une autre attaque au gros matériel est également en voie de création à la cote 70, vers le kilomètre 55,300.

La voie destinée à conduire des excavateurs de la cote 75 à la cote 65 est terminée.

Les voies de décharge dans la vallée de Cucaracha ont reçu un développement considérable et sont très avancées aujourd'hui. Dans la vallée du Lirio on a commencé, à la cote 85, l'installation d'une estacade de décharge qui est déjà établie sur une longuenr de 65 mètres environ. Enfin, l'entreprise se préoccupe vivement de la salubrité des chantiers. Elle pratique çà et là de petits fossés destinés à écouler les eaux stagnantes.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cº*. — Sur les anciens chantiers Jessen et di Petro, l'entreprise avait à sa disposition 80 wagonnets et 1,530 mètres de voie Decauville, qui ont occupé 100 hommes. Le travail de préparation des grandes voies de terrassement n'entrave pas les travaux de déblais qui s'exécutent au petit matériel. — Aucune interruption dans la marche des travaux ne s'est produite aux chantiers de Pedro Miguel à la suite de la reprise des installations *Carcenac*. Sur ce point, l'entreprise a employé, en moyenne, deux excavateurs, 4 locomotives, 69 grands wagons, 46 wagonnets et 200 ouvriers. — Pour la déviation du Panama Rail road, dont les chantiers ont été repris à MM. Sainson et Noyé, les opérations ont été assez difficiles à cause des mauvais temps. Les travaux ont occupé, en moyenne, 78 hommes et 39 wagonnets.

Entreprise *Sosa et Musso*. — En ce qui concerne ce contrat, relatif à la dérivation du Rio Grande, les travaux étaient achevés.

On avait commencé, *en régie*, les dispositions nécessaires pour jeter définitivement les eaux de la rivière dans cette dérivation et en affranchir les chantiers au Canal.

Corozal

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Des pluies fréquentes et prolongées ont arrêté les chantiers à plusieurs reprises en octobre. Une forte crue du Rio Grande et de ses deux affluents, le Pedro Miguel et le Caïmitillo, a entravé les travaux de terrassement. Une moyenne de 389 hommes a été employée, tant au Canal qu'à la dérivation du Rio Grande.

En *régie*, les opérateurs ont posé trois repères de nivellement qui ont été rattachés aux bornes précédentes du Canal. Le nivellement a été prolongé à travers le manglar jusqu'à la Boca. Deux nouveaux repères ont été posés entre Corozal et l'embouchure du Rio Grande. On complétait le débroussaillement du terrain ainsi que la découverte des carrières de Corozal où doivent être faits des sondages complémentaires.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Les intempéries et des réparations à la drague 19 ont ralenti les dragages. — La drague 10, prise en charge par les entrepreneurs le 7 octobre, a été placée à l'avancement. Elle marche vers la Boca en ouvrant une première passe de 40 mètres de largeur avec 6 mètres de profondeur à marée basse. — La drague 6, après avoir approfondi une partie du plateau qui sépare les câbles sous-marins, a pris position à 350 mètres environ en arrière de la drague 10. Elle élargit et approfondit la première passe d'après le profil-type. Dans sa marche, cette drague a rompu, le 13 octobre, le câble télégraphique sous-marin reliant Panama à la côte du Nicaragua. Cet accident a été réparé le jour même. Quelques jours plus tard, un navire de la Compagnie du câble est venu relever le fil télégraphique et le poser à côté du câble du Sud dans la même tranchée transversale au Canal. Désormais, les câbles sont à l'abri de tout incident pendant la période d'exécution des travaux ; la Compagnie a invité les entrepreneurs à prendre toutes les mesures de précaution possibles pour éviter. à l'avenir, pareil contre-temps.

On a commencé, en régie, le 18 octobre, le dragage dans les manglars de la Boca au moyen de la drague 11. Ce travail s'effectuera avec rapidité dès que la première amorce creusée dans le manglar aura permis à l'appareil de se mettre à l'abri des courants, de faciliter l'acostage et le départ des clapets, ainsi que le mouillage des ancres de papillonnage.

Les renseignements qui précédent et qui sont tirés des rapports officiels transmis de l'isthme par la direction générale des travaux confirment pleinement les appréciations et les suppositions dont nous accompagnions le télégramme donnant le cube d'octobre, dans notre numéro du 1er décembre 1886.

Nous disions, en effet :

> Les craintes que nous exprimions ne se sont pas réalisées pour octobre, et des diverses dépêches parvenues jusqu'ici à l'administration, il ne semble pas que les intempéries de novembre aient dépassé la moyenne habituelle.

Les mauvais temps dont parlent les rapports n'ont pas eu des effets anormaux et les crues du Chagres ou du Rio-Grande n'ont pas atteint des cotes exceptionnelles.

D'autre part, mentionnant le détail du cube produit par chantier et constatant dans le télégramme qui le transmettait l'absence de toute indication relative aux chantiers de Tavernilla et de Matachin, nous ajoutions :

> Nous ne sommes pas en mesure actuellement de renseigner nos lecteurs sur les causes de cette omission. Peut-être, au moment où le directeur des travaux transmettait les relevés d'octobre à l'administration centrale, les constatations de ces deux chantiers n'étaient-elles pas arrêtées ? Ou bien les pluies, sinon quelque réorganisation en vue de la saison sèche qui approche, ont-elles nécessité la suspension de tout travail, sur ces deux chantiers pendant le mois ?

On a vu, par l'analyse des rapports, que les pluies continuelles et l'incident survenu pendant le lancement d'une drague ont forcément restreint le rendement à Tavernilla. Quant au détail concernant le chantier de Matachin, il ne devait pas être arrêté lors de l'envoi du télégramme et le total en était compris dans la situation de Gorgona.

Ce que l'on doit retenir principalement de l'ensemble des résultats d'octobre, c'est la concentration des efforts pour préparer l'impulsion qui sera donnée aux travaux au retour de la belle saison. Les réparations au matériel, le développement des voies de service, le montage des

grands appareils d'extraction, les améliorations dans la distribution des forces, sont les mesures préliminaires qu'on applique sur toute la ligne du canal. L'état sanitaire se maintient favorable, en raison, sans doute, de l'avancement vers le fond de la tranchée, de l'observation mieux comprise par le personnel des règles d'hygiène, des dispositions nouvelles prises par les entrepreneurs, parmi lesquelles l'organisation de la Société de travaux publics et de constructions est considérée par tous comme tout à fait remarquable.

Les nouvelles de l'isthme continuent à justifier les prévisions et les espérances : le mois de novembre ne semble pas avoir été aussi mauvais qu'on pouvait le craindre, mais la première quinzaine de décembre paraissait être moins bonne.

Si la moyenne mensuelle de un million de mètres cubes n'est pas atteinte en 1886, conformément au programme de la direction soumis aux actionnaires, il ne s'en écartera pas beaucoup. Mais on va entrer dans la saison sèche, avec la puissance des moyens d'action voulus.

A PANAMA

Le Voyage de M. G. de Molinari.

Nos lecteurs se souviennent que M. G. de Molinari, correspondant de l'Institut, rédacteur en chef du *Journal des Economistes* et collaborateur du *Journal des Débats*, s'était joint aux délégués de Chambres de commerce qui, répondant à l'invitation de M. Ferdinand de Lesseps, étaient allés, en janvier 1886, visiter les travaux du Canal de Panama.

M. G. de Molinari vient de réunir et de publier en volume (1) les lettres qu'il avait écrites pendant son voyage.

Ce recueil est précédé de la dédicace suivante :

A M. FERDINAND DE LESSEPS.

Permettez-moi de vous dédier ces lettres écrites à bâtons rompus, pendant notre visite aux travaux du Canal de Panama. Vous aviez amené là-bas des délégués français, allemands, anglais, américains, et il vous a paru qu'un journaliste ne serait pas de trop ; vous avez accueilli, avec votre bonne grâce accoutumée, le délégué du *Journal des Débats*. En amenant avec vous cette escouade de témoins appartenant non seulement à la France, mais à des nationalités étrangères et médiocrement sympathiques aux entreprises françaises, votre intention était d'éclairer le public sur l'état réel d'avancement des travaux du Canal, et de répondre ainsi aux craintes que des financiers, remplis de sollicitude pour l'épargne nationale, s'appliquaient à propager. Sans partager entièrement ces craintes, je n'étais point, je vous l'avouerai, pleinement rassuré.

J'avais entendu affirmer par des hommes soi-disant compétents que le percement de l'isthme rencontrerait des difficultés insurmontables, qu'on ne réussirait jamais à trouer le massif de la Culebra et à endiguer le Chagres, le terrible Chagres ! ou que, si l'on y réussissait, ce serait après y avoir sacrifié plusieurs générations de travailleurs et d'actionnaires ; qu'en quatre ans, depuis le commencement des travaux, on avait à peine enlevé la dixième partie du cube à extraire ; qu'à ce compte le percement de l'isthme de Panama exigerait plus de temps qu'il n'en avait fallu pour construire les pyramides d'Egypte ; enfin, que le service des intérêts pendant la construction ne manquerait pas de dévorer le capital des nouveaux emprunts, en sorte qu'il ne resterait plus rien, absolument rien pour les travaux. Quoique ces objections et ces prévisions me parussent un peu tardives et de nature à réjouir particulièrement certains spéculateurs yankees qui ne seraient pas fâchés de reprendre l'affaire au rabais, elles avaient fait une certaine impression sur mon esprit. Je me demandais avec inquiétude si le respect de la vérité n'allait pas m'obliger à confirmer par mon témoignage les sombres pronostics des « défenseurs de l'épargne française ». Pendant la traversée, votre confiance, votre bonne humeur et les attentions aimables que vous prodiguiez à vos compagnons de voyage, avaient presque transformé mes inquiétudes en remords. Je regrettais d'avoir accepté une mission qui m'exposait à remplir le devoir pénible de faire taire mes sympathies, devenues chaque jour plus vives pour vous et pour votre œuvre.

Ces appréhensions et ces regrets, ai-je besoin de vous dire qu'ils se sont dissipés à mesure que j'ai pu apprécier l'importance des travaux déjà accomplis et la puissance colossale des moyens d'exécution accumulés pour achever le reste. Dès notre débarquement, j'ai vu à la place occupée, il y a quatre ans, par un marécage infect, s'élever sur le terre-plein qui protège l'embouchure du Canal une ville nouvelle, propre, salubre et gaie : la ville de Christophe-Colomb, un des futurs emporiums du commerce du monde ; j'ai navigué, dans un parcours d'une dizaine de kilomètres, sur le Canal « qui n'existe que sur le papier », au dire des voyageurs de la Bourse au Boulevard ; j'ai traversé les deux nouveaux lits que les dragues et les excavateurs sont en train de creuser au Chagres; j'ai assisté à l'écroulement d'une montagne soulevée et réduite en miettes par la dynamite; j'ai vu la Culebra entamée et, sur tous les points des 75 kilomètres de parcours du Canal, une armée de travailleurs et de machines à l'œuvre. Cela m'a rassuré.

Je ne doute pas de la bonne foi des « défenseurs de l'épargne française », mais il m'a paru qu'ils avaient oublié tout simplement, dans leurs calculs, un facteur essentiel : je veux parler des travaux d'installation. Sans doute, à l'époque où votre prédécesseur, le roi Necho, a entrepris de joindre la Méditerranée à la Mer-Rouge, il lui a suffi d'expédier dans l'isthme de Suez une armée de travailleurs munis de pelles et de pioches, c'est-à-dire d'un matériel peu coûteux et portatif. Il est permis de douter aussi que le roi Necho ait pris la peine d'installer les hôpitaux pour les malades et les blessés, car les remplaçants ne lui coûtaient rien ; mais, n'en déplaise aux « défenseurs de l'épargne française », nous ne sommes plus au temps du roi Necho. La science a mis au service de l'industrie un outillage qui centuple les forces humaines.

L'armée de 12,000 à 15,000 travailleurs que j'ai vue à l'œuvre dans l'isthme de Panama est assistée d'un contingent de machines, dragues, excavateurs, locomotives, locomobiles, etc., représentant une force auxiliaire de près de 600,000 hommes; il a bien fallu amener ce contingent mécanique sur le champ de bataille et l'y installer ; il a fallu aussi aviser aux moyens de le réparer sur place, et créer à son usage des ateliers de construction et de réfection ; il a fallu, en même temps, recruter des

(1) A PANAMA, *l'Isthme de Panama. — La Martinique. — Haïti*, un volume grand in-18 de 330 pages, avec six planches hors texte, et une carte du Canal. — Guillaumin et Cᵉ, Paris, 14, rue Richelieu. Prix : 2 fr.

travailleurs de chair et d'os pour gouverner et manœuvrer les autres, et comme nous vivons dans un temps où l'on ne peut plus recruter les gens malgré eux, à moins qu'il ne s'agisse d'en faire de la chair à canon, et où l'on commence à attacher un certain prix à la vie humaine, il a bien fallu mettre cette armée à l'abri des intempéries et procurer des secours aux blessés et aux malades. Avant de commencer les travaux, on a donc été obligé de créer des ports et des chemins de fer, d'installer des dragues et des excavateurs, de construire des ateliers de réparation pour le matériel, des logements et des hôpitaux pour le personnel.

C'était une œuvre de préparation nécessaire, et pour laquelle rien n'a été négligé, surtout quand il s'agissait de la vie des hommes. L'hôpital de Panama, par exemple, est une merveille. Mais cette œuvre préparatoire, elle ne pouvait pas s'improviser : elle a coûté beaucoup de temps et beaucoup d'argent. Est-ce, comme paraissent le supposer les adversaires du canal qui n'en tiennent aucun compte dans leurs calculs, est-ce du temps et de l'argent perdus ? « La préparation, c'est un bon tiers, sinon la moitié du travail d'exécution », me disait votre illustre et regretté collaborateur, M. Boyer, et son témoignage vaut bien, à mes yeux, celui des spéculateurs à la baisse.

Certes, il reste à donner un vigoureux coup de collier pour mener à bien cette colossale entreprise. Mais l'armée industrielle que j'ai vue à l'œuvre là-bas est pleine d'entrain et de confiance ; elle dispose de l'outillage le plus puissant que la science et le capital aient jamais appliqué à la lutte contre les forces brutes de la nature ; elle est soutenue par une réserve de capitalistes grands et petits, qui comprennent que l'achèvement de cette entreprise, l'une des plus hardies et des plus fécondes du siècle, importe non seulement à leurs intérêts mais encore à l'honneur de la France ; enfin, elle est commandée par un général qui l'a déjà conduite à la victoire et qui l'y conduira une seconde fois.

G. DE MOLINARI

CONFÉRENCE DU DOCTEUR CH. ZEHDEN

sur le Canal de Panama.

Parmi les sujets à l'ordre du jour des dernières séances du *Club* des « employés supérieurs des chemins de fer autrichiens » à Vienne, se trouvait une conférence sur le Canal de Panama par le docteur Charles Zehden, professeur à l'Académie du Commerce de Vienne.

Ce *Club*, une des institutions les plus appréciées de l'empire d'Autriche, compte parmi ses membres, non seulement le haut personnel des administrations de chemins de fer, les administrateurs de ces sociétés, mais encore les notabilités du commerce et de l'industrie. Son président est le ministre du commerce.

Le professeur Zehden est particulièrement connu pour sa compétence en matières économiques et industrielles. C'est dans les termes suivants que le président du Club a remercié l'honorable conférencier de sa communication :

Chaque fois que nous comptons M. le professeur Dr. Zehden parmi nous et chaque fois qu'il nous offre un travail appuyé sur son grand savoir et son expérience, nous pouvons être certains de passer une heure aussi agréable qu'instructive. Le discours d'aujourd'hui confirme ce que j'avance et vous avez dès longtemps remercié de vos applaudissements M. le conférencier.

Le texte de la conférence de M. Zehden a paru dans l'organe spécial du *Club* ; nous nous empressons d'en traduire les principaux passages.

L'entreprise étant entrée dans « sa phase finale », le professeur Zehden explique par ce fait « la raison qui l'a déterminé dans le choix du sujet ».

Si je me permets, dit-il, d'attirer aujourd'hui votre attention sur le Canal de Panama, je le fais non seulement dans l'intérêt général, car tous les savants, tous les hommes techniques et pratiques s'intéressent à cette route maritime qu donnera un plus grand développement au trafic général, mais aussi parce que l'année 1886 a été décisive pour la certitude de la construction du Canal.

Après avoir donné un aperçu géographique, duquel il résulte que la région « la plus favorable pour la création d'un passage direct entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique » a été choisie, l'orateur fait l'historique des conquêtes espagnoles dans les premières années qui suivirent la découverte de l'Amérique, des premiers projets de route à travers l'isthme pour rattacher les nouvelles colonies à la mère-patrie. Il constate l'extension progressive, mais nécessairement entravée, des contrées baignées par l'Océan Pacifique, jusqu'au jour où la découverte des ressources minières de l'ouest américain vint poser impérieusement la question d'une communication interocéanique et en exiger la solution.

Toutes les nations maritimes, poursuit-il, ont aujourd'hui le sentiment que le commerce général, qui, depuis quatre siècles, se développe de la mer Atlantique à l'océan Indien, doit obtenir un grand aliment dans le Pacifique et sur ses côtes. Toutes les nations cherchent à s'attribuer une part dans ce grand gain ; aussi l'intérêt du commerce général est-il de se porter vers toute nouvelle route commerciale qu'ouvrira ce domaine.

Naturellement, aussitôt la découverte des riches mines d'or de la Californie, personne ne s'occupa des grandes questione de politique commerciale sur la valeur de l'Océan Pacifique.

Dès lors la préoccupation générale fût de chercher une voie qui raccourcît le voyage, et d'imaginer des moyens de transports plus rapides :

Dans ces circonstances, l'idée de passer par l'isthme de Panama, pour raccourcir le voyage de 5.000 milles marins au moins, se fit jour. Bientôt les Yankees, plus pratiques que les autres peuples, établirent un service régulier par vapeur entre Panama et San-Francisco, et construisirent un chemin de fer à travers l'isthme étroit.

Aux raisons qui militaient déjà en faveur du creusement du canal de Panama, et qui font « que l'entreprise est en voie d'achèvement », l'orateur est d'avis qu'il faut ajouter le succès du Canal de Suez, — dont on niait la possibilité d'exécution et l'exploitation lucrative, — et la personnalité du promoteur des deux Canaux :

Le Canal de Suez, auquel les géographes commerciaux et les navigateurs refusaient tout avenir, paie de gros dividendes, après des années de déboires et de luttes; il a enrichi grandement ses actionnaires si raillés, mais croyants. Une autre circonstance, qui n'est pas moins importante, était en faveur de la construction du Panama, c'est que

l'homme à la volonté de fer, auquel le Canal de Suez doit son existence, M. Ferdinand de Lesseps, se mit à la tête de l'entreprise.

Constatant que c'est au Congrès international de 1879, que la question du choix du tracé fut définitivement résolue, le conférencier montre les raisons qui firent adopter la ligne à travers l'isthme de Panama à cause de ses avantages incontestables sur les autres projets :

Tous les projets émis se réduisent finalement à cinq, lesquels étant examinés à fond, on acquit la conviction que le projet de Panama était le meilleur, le plus satisfaisant pour le trafic et le plus facile à exécuter.

C'est ainsi que le projet de Panama triompha de tous ses rivaux comme étant le seul qui promît de donner un Canal de navigation libre, sans écluses, entièrement semblable à celui de Suez.

Pour moi, ajoute le professeur Zehden, j'ai toujours considéré comme une énigme qu'on ait pu prendre au sérieux les autres projets, celui de San-Blas, par exemple, avec un tunnel de 16 kilomètres et des dimensions permettant aux grands navires de passer.

Le professeur Zehden dit les raisons pour lesquelles le tracé du « Canal à écluses » par le Nicaragua fut à un moment soutenu avec persistance malgré les inconvénients majeurs qu'il offrait pour la grande navigation interocéanique :

Il n'y a que le projet du Nicaragua qui ait été chaudement défendu contre Panama. Le défunt président Grant, des Etats-Unis, s'était très engagé en sa faveur, et les Américains votèrent pour lui en raison du chemin de fer de Panama qui leur appartenait déjà.

M. Zehden démontre ensuite, par les faits, la confiance qui s'attache à l'entreprise du Canal.

La confiance que suscita spécialement en France l'entreprise et particulièrement M. de Lesseps, est démontrée par la rapidité avec laquelle furent fournis les capitaux.

Les 7, 8 et 9 décembre 1880, la souscription fut ouverte pour les 300 premiers millions de francs et couverte deux fois aussitôt.

La Compagnie étant constituée, le contrat entre le Gouvernement colombien et les concessionnaires fut mis en vigueur. Parmi les dispositions essentielles qu'il comporte, les suivantes sont signalées :

Le contrat, qui assure un privilège, a une durée de 99 ans à partir du jour de l'ouverture du Canal. En 1881, on commença les travaux qui doivent être finis en douze ans, mais en cas de grandes difficultés, la durée des travaux peut être prolongée de six ans.

Le gouvernement cède tout le terrain dont la Compagnie a besoin pour sa construction, ainsi qu'une bande de terrains de 2,000 mètres des deux côtés du Canal et 500,000 hectares de terres pour mines et autres établissements.

Ici, l'orateur aborde la partie technique de son étude :

Au Canal de Panama, dit-il, les assises géologiques consistent en argiles compactes, trachites et schistes, de telle sorte que plus tard il n'y a pas à craindre d'éboulement.

L'organisation des chantiers, l'importance du matériel réuni dans l'isthme, les dispositions contenues dans les contrats avec les entrepreneurs amènent M. Zehden à donner son appréciation sur le programme de la Compagnie ; et il le fait en ces termes :

La période difficile de l'installation est terminée et on pousse le travail avec une vigueur toujours croissante.

A la fin de 1886 on avait extrait 26 millions de mètres cubes de terre, et, en 1886, l'extraction avait atteint 1 million de mètres cubes par mois :

Le conférencier, après avoir relevé le cube exécuté pendant la période d'installation, indique la progression des extractions nécessaires pour achever le Canal :

Ces chiffres conclut-il, ne sont pas des utopies, car à Suez, pendant les dix-huit derniers mois, on a extrait en moyenne 2.800.000 mètres cubes par mois ; on peut donc, sans exagération, admettre que le Canal pourra être livré au trafic, sinon juste le 1er janvier, au moins dans le courant de l'année 1889.

Examinant alors les ressources financières de la Compagnie, l'emploi qui en a été fait jusqu'à ce jour et les capitaux qui resteront à appeler pour parfaire le total prévu par les devis, il ne peut subsister aucun doute quant à « l'achèvement du Canal dans les limites prévues ».

Dans cet état de choses, on peut dire aujourd'hui que l'achèvement du Canal est assuré au point de vue technique comme au point de vue financier.

Ce sera une feuille de laurier toujours vert dans l'histoire financière de la France, un digne pendant au Canal de Suez.

L'exécution du Canal de Panama étant assurée, un autre point devait être exposé aux membres du club autrichien :

La question de savoir si une surprise aussi agréable attend les actionnaires de Panama inébranlablement confiants, qu'en eurent une jadis les actionnaires de Suez dont les actions si décriées devinrent peu d'années après l'ouverture du Canal une des valeurs les plus recherchées et les plus productives du monde, sera résolue par la fréquentation ou, ce qui revient au même, par la productivité du Canal. Vous savez, Messieurs, comme sont difficiles ces prévisions de recettes pour toutes les institutions de trafic. Chaque nouveau moyen de trafic porte en soi une force créatrice de trafic et dont on peut surtout dire : « Ici comme partout, il arrive autre chose que ce que l'on croit ». Les géographes et les économistes de toutes nations n'ont-ils pas contesté une productivité quelconque au Canal de Suez, et cependant en 1884, d'après les derniers états statistiques, 3,284 navires passent le Canal ainsi que 152,000 voyageurs, 7,263,000 tonnes de marchandises. Le capital d'établissement était fin 1883 de 488 millions de francs, la recette brute de 68 millions 1/2 de francs, l'excédent net de 35,863,000 fr. avec un droit de 10 fr. par passager et par tonne.

Pour juger de l'avenir de l'exploitation du Canal interocéanique, il est nécessaire de se rendre compte des conséquences pratiques du Canal de Suez :

Par une comparaison entre le Canal de Suez et celui de Panama, il saute aux yeux que le Canal de Suez, même dans les pays les plus riches et les plus peuplés de l'Asie, l'Inde et la Chine, fut donc, dès le premier jour, pour ces grands marchés, le porteur d'un commerce déjà considérable. Le

canal de Panama rendra inutile le passage dangereux du 54e degré au sud de l'équateur, du cap Horn; ce sera le chemin le plus court pour tous les navires allant d'Europe, des Etats de l'Est de l'Amérique à la côte Ouest de l'Amérique, en Océanie, en Australie, au nord de la Chine, au Japon. Actuellement, un navire partant de New-York pour San Francisco parcourt 13,700 milles marins; par Panama, il n'aura qu'un trajet de 7,700 milles marins à faire. De Liverpool au Callao, viâ Cap Horn, un navire fait 11,700 milles marins, il n'en fera que 5,800 par Panama. De New-York à Yokohama, viâ Cap de Bonne-Espérance, il y a 15,750 milles, viâ Panama 11,550 milles marins.

L'énorme économie de temps, ou, ce qui est la même chose, d'argent, fera sans doute du Canal de Panama un passage universel, aussi fréquenté que Suez l'est déjà.

A l'avantage du Canal de Panama, il faut noter que les relations avec les pays sur l'océan Pacifique sont aptes à un développement extraordinaire, cet océan n'étant ouvert à l'activité humaine que depuis quarante ans à peine :

Dans cette période, ajoute M. Zehden, il y a eu de grands développements, mais nous ne pouvons considérer ce qui existe que comme le début de progrès encore plus grandioses. Les riches états de l'Ouest de l'Amérique, ainsi que les magnifiques plateaux du Mexique et de l'Amérique centrale s'ouvrent, par les chemins de fer, au courant de l'émigration et, par suite, à la civilisation.

Ce sont les chemins de fer qui ont été les premiers instruments de ces progrès, et le professeur viennois remarque fort justement que, loin de faire concurrence au Canal, ils lui apporteront un contingent considérable et progressif de trafic :

Par ce procédé de civilisation, les chemins de fer du Pacifique ne sont pas, comme on le prétend souvent, des concurrents du Canal, *mais ses pourvoyeurs*, car, toujours, les produits de l'Ouest américain et la masse des marchandises rechercheront la voie maritime la plus économique et viendront ainsi au Canal.

Parmi les commerces nouveaux auxquels le Canal interocéanique doit participer, et qui doivent se développer sous l'action d'influences extérieures, le conférencier cite, en première ligne, les échanges avec la Chine :

La Chine est actuellement dans une période de transition; elle revient petit à petit de son antique haine contre l'étranger et va se mettre à construire des voies ferrées. Il n'y a pas de doute que, par ce moyen de transport, l'échange des marchandises entre l'Empire du Milieu, l'Europe et l'Amérique, augmentera dans une proportion immense. Le Canal de Panama aura la part du lion dans ce développement du commerce.

Le Canal de Panama donnera une vive impulsion aux îles de l'Océanie :

Ces îles, d'un climat si merveilleux, deviendront d'année en année plus considérables pour le commerce du monde. Elles sont d'une importance capitale pour les routes conduisant à Panama, car elles deviendront des relâches très précieuses pour la navigation comme stations à charbon et à eau.

Et à ce propos, M. Zehden réfute une erreur répandue volontairement par les adversaires de l'entreprise concernant les prétendues difficultés de la navigation de l'Océan Pacifique :

Les adversaires du Canal ont fait un argument de ce que dans cette direction les navires à vapeur sont souvent obligés de faire des trajets de 8,000 milles et plus sans trouver de points de relâche et doivent par conséquent embarquer des quantités énormes de charbon. Le reproche ne peut se faire à la vérité que pour quelques lignes isolées, telles que San-Francisco, Yokohama; pour les autres on pourrait établir des stations de charbon sur quelques îles favorablement situées. Les routes aboutissant au Canal de Panama ont donc sur celles conduisant à Suez cet avantage qu'elles ne passent pas par des mers dangereuses comme la mer Rouge et la mer des Indes.

De tous ces faits, il ressort, pour le conférencier, que « l'exploitation du Canal » donnera, — et promptement — la rémunération promise aux capitaux engagés dans l'entreprise :

Ainsi la productivité du Canal de Panama est en principe irréfutablement assurée. Il n'est pas optimiste de prétendre que cette productivité n'est pas bien éloignée.

Précisément dans les pays que baigne l'océan Pacifique on vit vite.

L'orateur appuie sa conviction de chiffres démontrant la progression rapide du commerce de l'Amérique, de l'Australie et des grands pays asiatiques :

L'Union Américaine ne comptait en 1870 que 35 millions d'habitants, en 1880, elle en avait 52 millions, en 1890 elle en aura peut-être bien plus de 60 millions; son commerce extérieur atteignait à peine 735 millions de dollars en 1860 : en 1884 il était déjà de 1,480 millions de dollars.

L'Australie n'avait en 1851 que 500.000 habitants, maintenant elle en compte plus de 3 millions et fait un commerce extérieur dépassant 1.000 millions de florins. Le Japon, il y a 30 ans, n'avait presque pas de commerce extérieur; en 1885 il se montait déjà à plus de 66 millions de dollars, tandis que celui de la Chine s'est élevé à 1,500 millions de marks. Dans tous ces progrès le Canal de Panama prendra sa large part.

Ces considérations fournissent au professeur de l'Académie de Vienne l'occasion de rechercher quel pourra être le rendement du Canal de Panama immédiatement après son ouverture, « question très intéressante pour le monde des négociants » :

L'estimation suivante peut donner à ce sujet une idée assez exacte :

M. Ferdinand de Lesseps prend pour base de son calcul du trafic qu'on peut espérer, le mouvement des marchandises qui s'effectue actuellement par le cap Horn et par le chemin de fer de Panama, ainsi que le transit par les lignes du Pacifique et il l'évalue à 6 millions de tonnes. Le droit de passage sera de 15 francs la tonne, ce qui donnerait, si ces 6 millions de tonnes prenaient le Canal, une recette brute de 90 millions de francs. Il estime en outre les autres recettes maritimes à 6 millions de francs, soit un total de 96 millions de francs. Or, prenons l'hypothèse que le Canal coûtât 1200 millions de francs, nous aurons le calcul suivant :

Recette brute	96.000.000
Intérêts et annuités	54.000.000
	42.000.000
Dépenses annuelles d'entretien du Canal	6.000.000
Bénéfice net	36.000.000

M. le professeur Zehden termine son étude consciencieuse et approfondie sur la situation et l'avenir du Canal par des conclusions que nous devons reproduire *in extenso* :

Vous voyez que, même dans ce calcul qui n'est certainement pas optimiste, la productivité du Canal ne peut pas être mise en doute, même si dans les premières années, le chiffre de six millions de tonnes n'était pas atteint ; je crois qu'il sera atteint Mais où nous sommes bien d'accord, Messieurs, c'est que l'accroissement annuel de la civilisation signifie aussi une augmentation du trafic dans l'Océan Pacifique.

Vous conviendrez aussi que la réalisation d'un semblable travail de construction, où l'on compte par millions de mètres cubes et par millions de francs, ne pouvait s'accomplir que par l'association des capitaux et par la science de l'ingénieur qui a atteint un si haut degré à notre époque. Le Canal de Suez, comme celui de Panama, sont des œuvres que les générations les plus reculées contempleront encore avec respect et avec orgueil. Le nom de Lesseps, de l'homme qui pareil à un héros, a mené au triomphe une grande idée en dépit de toutes les hostilités, restera immortel comme ses entreprises. Ce nom brillera à côté ne celui de James Watt, de Stephenson, et sera éternellement lié aux deux routes d'eau qui tracent de nouvelles voies au commerce du monde, qui décident de la prospérité ou du malheur de tous les pays.

Qu'il soit donné à l'homme qui à lui seul a créé des œuvres qui auraient été dignes de l'effort commun de toutes les nations maritimes, de pouvoir assister en pleine vigueur à l'ouverture du Canal de Panama.

C'est ce que certainement nous désirons tous.

NOTICE

sur les divers titres de la Compagnie.

Nous avons publié, dans le *Bulletin* du 1er décembre, quelques extraits de la notice mise à la disposition des actionnaires et obligataires de la Compagnie du Canal interocéanique et contenant une série de renseignements sur le service des titres et coupons.

Nous reproduisons aujourd'hui le passage de cette notice qui a trait aux dépôts de titres dans les caisses de la Compagnie, aux conversions et aux transferts :

Certificats nominatifs

Tout propriétaire de titres peut les obtenir sous la forme nominative ; en échange de ses titres au porteur il reçoit un certificat d'inscription nominative mentionnant le nombre et la nature de ses titres, et lui permettant de toucher les intérêts ou dividendes.

La demande de titres nominatifs peut être faite par un tiers, sauf pour les femmes mariées non séparées. Aucune certification de signature n'est nécessaire.

Ces titres ne supportent pas la taxe annuelle de vingt centimes pour cent.

Conversions et Transferts

La conversion des titres au porteur en titres nominatifs et réciproquement, ainsi que le transfert des titres nominatifs, sont assujettis à un droit de cinquante centimes par cent francs, établi par les lois des 23 juin 1857, 30 mars 1872 et 29 juin 1872, et calculé sur le cours moyen coté à la Bourse de Paris la veille de l'opération.

Les demandes de conversion du nominatif au porteur et de transfert de titres nominatifs, doivent être faites et signées par le titulaire, ou son représentant légal, ou son mandataire muni d'un pouvoir régulier et enregistré.

Pour les conversions et transferts intéressant des femmes mariées, des mineurs, des successions, etc., les justifications nécessaires doivent être faites à la Compagnie.

Les signatures doivent être certifiées régulièrement.

Titres au porteur déposés

La Compagnie reçoit également les titres au porteur émis par elle, dont les propriétaires lui confient la garde.

Elle délivre, en échange, *des récépissés de dépôt libre* qui ne sont soumis au droit de 0 fr. 20 qu'au moment du retrait ; si ce retrait est motivé par l'amortissement des titres, la Compagnie ne perçoit pas de droits.

Le dépôt peut être fait par un tiers sans certification de signature.

Le retrait ne peut être demandé que par le titulaire, ou son représentant, ou son mandataire, moyennant justification de la capacité et la certification de la signature.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 13 Janvier 1887.

Opp. 546. — Sur quinze obligations 4 0/0 au porteur nos 291.350 à 291.364.

Opp. 547. — Sur deux obligations nouvelles définitives au porteur nos 317.491 et 317.492.

Opp. 548. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées nos 160.007 et 160.008.

Opp. 549. — Sur quatre coupons no 12 (Echéance du 1er janvier 1887) d'actions au porteur nos 344.461, 399.459, 399.460, et 498.402 — et un coupon no 9 (Echéance du 15 janvier 1887) d'obligation 5 0/0 au porteur no 148.325.

Opp. 550. — Sur quatre obligations nouvelles provisoires non libérées nos 251.890 à 251.893.

Opp. 551. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée no 8.036.

Opp. 552. — Sur dix coupons no 1 (Echéance du 15 novembre 1886) d'obligations nouvelles au porteur nos 393.548 à 393.557.

Opp. 553. — Sur un coupon no 12 (Echéance du 1er janvier 1887) d'action au portenr no 285.664.

Opp. 554. — Sur une action au porteur no 432.

Opp. 555. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées nos 2.447 et 2.448.

Opp. 556. — Sur quatorze coupons no 1 (Echéance du 15 novembre 1886), no 2 (Echéance du 15 février 1887) et no 3 (Echéance du 15 mai 1887) d'obligations nouvelles au porteur nos 245.501, 245.503, 245.522, 245.560, 245.561, 245.597, 245.879, 245.880, 245.899, 245.904, 245.905, 245.910, 245.915, 245.923.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 Janvier 1887.

Opp. 482. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées nos 227.499 et 227.500 — et sur 3 obligations nouvelles définitives au porteur nos 300.490 à 300.492.

Opp. 532. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions nos 9.645 pour deux actions.

Opp. 534. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libéré no 8.034.

Opp. 538. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées nos 64.596 et 64.597.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Les vues photographiques, prises le long du tracé du Canal Interocéanique, sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 JANVIER 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 nov. 1886.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	300 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 octobre 1886
1er	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	»	»	»	»	»	»	»
3	420 422.50	en liq. : 421.25 422 50 au 15 : 421.25 422.50	360 362.50 365 362.50	211 212	266 265 265.25 265.50	466	435 435.25 434 433	443 442
4	420 421.25	en liq. : 420 422 50 au 15 : 421.25 420	365 364.50 354	209 211	265 266 265.50 265.75 266	468	435 434.75 434.50 434.25 434 433.75	443 444
5	420 418.75	en liq. : ... au 15: 420 421.25	360 361 362 360 361.50 360	211 210.75	266 265 265.25 265.50 265.75 266	468	435 436 436.25	442.50 444 443 442.50
6	418.75 420 417.50 416.25 415	en liq. : .. au 15 : 418.75 420 417.50	360 362 360	210 211	265 265.50 266 265 265.25 265.50	466 25 467 467.75 468	435.75 436.25 436.50 436.75 437	444.50 443.50 445
7	407.50 405 406.25	en liq. : ... au 15 : 406.25	360 359 358.50 358 355 360	211 211.75	265 265.50 266	468 469 470 470.50 472.50 475 472	438 437	445 445.25 444.75
8	406.25 405 407.50	en liq. : ... au 15 : 407.50 408.75	365 364 362.50	211.75 211.50 211 211.50	265 265.50 265 265.25 265.50	470 472 475	437	444 445 446
9	»	»	»	»	»	»	»	»
10	405 403.75 402.50 401.25	en liq. : ... au 15, 402.50 405	362 361 362	211.75 211.50 211	265 265.50 266 265 264.50	470 471	438	445 444 446
11	402 401.25 403.75 405	en liq. : ... au 15, 401.25 405	360 359.50 359 358.50 360	211.50 211 210	262 262.50 264 263	475 477.50 480 482.50	439 439.50 440 440.50	445 446.50 447 447.50 447.75 448
12	405 403.75 402 50	en liq. : ... au 15, 405 402.50 403.75	360 359.50 359.25 359 358	211.75 212 211.50	262 262.50 263 263.50 264 262	477.40 476.25 475	440	447 447.50 448
13	402.50 401 25 402.50 403.75	en liq. : ... au 15, 420 402.50 400 401.25	360 358 359 358	212.25 211.50	262 262.50 263 262 262.50	479.75 478 477.50	440 440 50 441	447 448
14	402.50 401.25 403.75	en liq. ... au 15, 403.75 402.50	355 356 25 352.50 350 352 354 355 356.25	211.75 212	262.50 263 262.50 262 75 263	476.25 475.50 475 474 472 50 475 75 484.50 475	440.50 440 439.50	448 447.75 447.50

8e Année. — Numéro 179. Mardi 1er Février 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin.

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES

Quatrième versement de 100 francs

MM. les Souscripteurs des *Obligations nouvelles* sont prévenus que le quatrième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 10 au 15 février 1887, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'Etranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Troisième tirage

Le troisième tirage des *Obligations nouvelles* aura lieu le mardi 15 février prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1,000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 mars suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des *Obligations nouvelles*, que, dans le cas de sortie au tirage, les obligations qui, le 15 février, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles libérées de 400 francs, dont les titres sortiront au tirage du 15 février, recevront 1,000 francs par obligation sortie, sous déduction de la somme de 50 francs non appelée et non versée.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 francs par obligation, sous déduction de 4 fr. 17 pour intérêts du 15 mars au 15 mai, à restituer à la Compagnie.

Les Obligations Nouvelles (titres définitifs), qui sortiront au tirage, seront remboursées à 1,000 fr. chacune.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Paiement du 2me coupon

Les porteurs d'*Obligations nouvelles* de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 2 (de 7 fr. 50), échéant le 15 février 1887, sera payé, à partir du mardi 15 février 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative,

Et de :

7 fr. 05, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des

Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

NOTA. — Les porteurs d'Obligations nouvelles définitives sorties au tirage du 15 décembre dernier et remboursables à partir du 15 janvier courant, toucheront, en même temps que la prime de remboursement, les intérêts du 15 novembre 1886 au 15 janvier 1887, soit :
4 fr. 85, impôt déduit, par obligation nominative amortie ;
4 fr. 70, impôts déduits, par obligation au porteur amortie.

LE DOMAINE DE LA COMPAGNIE

Délimitation de 250,000 hectares.

Nous avons publié la Résolution, en date de Bogota le 9 octobre, aux termes de laquelle le Gouvernement des Etats Unis de Colombie, « après s'être fait rendre « compte des travaux exécutés dans l'isthme, » portait de 150,000 à 250,000 le nombre d'hectares de « terre libre » que le Gouvernement colombien, par sa concession (art. 4) doit adjuger à la Compagnie « au fur et à mesure de l'avancement des travaux de construction du Canal », jusqu'à concurrence de 500,000 hectares.

La Résolution du 9 octobre était précédée de l'exposé suivant :

« Considérant que des faits consignés dans le mémoire ci- « dessus et dans le rapport qui l'accompagne, il résulte que « les ouvrages exécutés pour l'excavation du Canal Interocéa- « nique représentent actuellement *plus de la moitié des tra- « vaux qu'implique la construction totale de ce Canal*, et « que, en conséquence, la Compagnie Universelle dudit Canal « Interocéanique a acquis le droit parfait à ce qu'on lui ad- « juge la moitié des terres libres mentionnées dans l'article 4 « de la loi 28 de 1878... »

Les terres concédées par le gouvernement Colombien l'étant à titre gratuit, « avec les mines qu'elles peuvent contenir » et « dans les localités que la Compagnie choisira » — l'Administration de la Compagnie devait se préoccuper de la délimitation de son domaine.

Nous écrivions dans le *Bulletin* du 1er décembre dernier :

Nous n'avons pas besoin d'insister sur la portée de cette déclaration officielle constatant l'état réel d'avancement des travaux, et qui va permettre à la Compagnie de s'occuper, dès le retour de la saison sèche, c'est-à-dire en janvier, de constituer son domaine concédé, dont la moitié, soit 250,000 hectares, est dès à présent en sa possession.

Par le dernier courrier de l'Isthme, l'Administration de la Compagnie a reçu le contrat signé à Panama le 30 décembre pour « le mesurage et la délimitation des terrains concédés ».

LE CUBE DE DÉCEMBRE

et de l'année 1886

La progression du cube mensuel constatée en septembre, — 989,000 mètres en 1886, contre 608,000 mètres en 1885, 598,582 en 1884 et 230,000 mètres en 1883, — nous avait fait penser que le total d'extraction prévu pour toute l'année 1886, c'est-à-dire *douze millions de mètres cubes*, serait largement obtenu.

Nous disions, à ce sujet, dans le *Bulletin* du 1er novembre :

Le cube extrait en septembre, — 989,000 mètres, faisan ressortir une augmentation de 88,000 mètres sur le cube d'août, et de 120,000 mètres sur le cube de juillet, — donne comme moyenne mensuelle d'extraction pour les neuf premiers mois de 1886, le chiffre de 1,026,313 mètres cubes.

Le total du cube obtenu cette année depuis le 1er janvier, est, en effet, de........................ 9.236.822 m

La moyenne mensuelle prévue au programme donnant pour les neuf mois un chiffre de..... 9.000.000 m

Le surplus, soit........................ 236.822 m

est une sorte de réserve pour le dernier trimestre de 1886.

Octobre et novembre étant en pleine mauvaise saison, cette réserve de 236,000 mètres parerait, si cela était nécessaire, aux diminutions qui pourraient résulter des intempéries si, comme l'année dernière par exemple, les pluies et le grossissement des cours d'eau survenaient avec une violente intensité, ou se prolongeaient au delà des dates habituelles.

Nous espérons bien, cependant, — étant donnée l'organisation actuelle des chantiers et les dispositions générales prises précisément en vue de progresser en travail malgré les intempéries ordinaires de la mauvaise saison, — que non seulement la moyenne se maintiendra jusqu'à la fin de l'année, mais qu'elle s'augmentera, et qu'en conséquence les 12 millions de mètres prévus dans le programme soumis à la dernière assemblée des actionnaires comme devant être extraits en 1886, seront non seulement atteints, mais dépassés le 31 décembre.

En octobre, le cube général des chantiers — défalcation faite du rendement de Colon et Gatun — donnait un cube supérieur de 100,000 mètres au cube de septembre. Les dragages de Colon et Gatun manquaient de 43,000 mètres sur septembre. Ce qui laissait. en somme, une augmentation totale de 50,000 mètres.

Quant au cube de novembre, nous écrivions :

Les dépêches arrivées de l'isthme ont signalé un mois de novembre *extrêmement pluvieux*, mais, ainsi que nous l'avions espéré, il ne semble pas que ces pluies, ni les crues qui en sont la conséquence, aient causé d'autres dommages que l'interruption partielle et momentanée, plus ou moins longue suivant les chantiers, des travaux d'extraction. Le cube total a encore atteint le chiffre de 855,000 mètres.

Décembre, malgré les intempéries, — et déduction faite des dragages de Colon et Gatun, ayant donné, ensemble, 244,000 mètres contre 287,000 mètres en novembre et 327,000 mètres en octobre, — se maintient à peu près dans la production d'octobre.

Nous ferons ici une remarque intéressante. Ce sont les chantiers de Colon et Gatun, c'est-à-dire les chantiers de dragages du côté de l'Atlantique, qui, par leur ralentissement, n'ont pas permis, ainsi qne nous l'avions légitimement espéré, de dépasser les douze millions de mètres cubes voulus pour 1886.

Voici, depuis septembre, la production des chantiers de Gatun ei Colon :

	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
	—	—	—	—
Colon.....	126.000^{m}	118.000^{m}	90.000^{m}	60.000^{m}
Gatun.....	244.000^{m}	209.000^{m}	197.000^{m}	184.000^{m}
	370.000^{m}	327.000^{m}	287.000^{m}	244.000^{m}

D'importantes réparations aux dragues expliquent, dans une certaine mesure, cette diminution, d'autant moins prévue que la puissance des appareils des entrepreneurs américains chargés de ces chantiers semblait assurer, au contraire, une progression notable du cube extrait mensuellement, continuée même pendant la mauvaise saison.

Nous devrons attendre les rapports des ingénieurs de la Compagnie, pour nous rendre compte, avec précision, des causes réelles de cette diminution.

Mais nous nous hâterons d'ajouter que les chantiers de Colon et de Gatun ne comportant que de simples dragages, il n'y a à concevoir aucune espèce de préoccupation relativement à ces chantiers, dont le cube est important, mais ne présente aucune difficulté. Une ou deux dragues ajoutées en temps utile suffiraient à reprendre, et au-delà, le cube en retard, si, — ce qui n'est pas probable d'ailleurs, — ce retard se prolongeait.

Voici le cube de décembre, transmis par dépêche :

Colon	60.000
Gatun	184.000
Bohio Soldado	22.000
Tavernilla	15.000
San Pablo	21.000
Gorgona	26.000
Matachin	20.000
Obispo	67.000
Emperador	53.000
Culebra	20.000
Paraiso	20.000
Corozal	14.000
La Boca	165.000
Dérivations	136.000
Accessoires	5.000
Total	828.000

Voici, maintenant, le relevé des cubes totaux de l'année 1886 donnés par chaque chantier :

Colon	1.555.000
Gatun	2.826.000
Bohio Soldado	482.000
Tavernilla	63.000
San Pablo	388.000
Gorgona	370.000
Matachin	172.000
Obispo	718.000
Emperador	1.008.000
Culebra	608.000
Paraiso	449.000
Corozal	153.000
La Boca	1.211.000
Dérivations	1.382.000
Accessoires	342.000
Total de 1886	11.727.000

soit, sur les 12 millions de mètres indiqués par M. Ferdinand de Lesseps à l'Assemblée générale des actionnaires, un manque de 273.000 mètres, représentant, — suivant la moyenne du cube réel obtenu dans l'année, — un retard d'un peu moins de dix jours.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 26 Janvier, par le paquebot « Labrador »

MM. Son (Frédéric), opérateur,
Nèble (Albert), —

LES ILES SANDWICH

Développement du commerce et de la navigation

Les Iles Sandwich sont, comme on le sait, dans la zone où le Canal de Panama va transformer complètement et développer dans une large mesure les relations commerciales avec les marchés européens.

Aussi est-il intéressant de connaître le mouvement actuel d'échanges des îles hawaïennes. Un rapport du consul de France à Honolulu, M. Feer, nous donne à ce sujet les chiffres de 1885.

La valeur des importations et des exportations réunies s'est élevée à 64,499,310 francs ; elle avait atteint, l'année précédente, 64,163,480 francs. L'augmentation en faveur de 1885 a donc été de 335,830 francs.

Les pavillons ont participé dans la proportion suivante aux transports des marchandises échangées avec l'étranger :

Américain des Etats-Unis	89.05 p. 100
Britannique	5.68
Allemand	2.11
Hawaïen	1.81
Norvégien	1.25
Autres	0.10

Quant aux navires entrés dans les différents ports hawaïens pendant l'année dont il s'agit, leur tonnage représente une capacité de 190,138 tonneaux, dont 133,044 étaient américains, 43,203 anglais, 6,610 hawaïens, 3,257 allemands, 720 français et 3,304 d'autres nationalités.

On a relevé comme arrivés dans le Royaume, à titre d'immigrants, pendant l'année 1885, 5,410 individus dont 3,108 venaient de Chine, 1,961 du Japon et 341 d'autres pays. Les départs n'ayant compris que 1,805 personnes, l'excédent des arrivages a donc été de 3,605 ; de plus, 1,730 passagers de cabine ont débarqué dans les îles durant la même année, et 1,783 se sont embarqués ; les voyageurs en transit, c'est-à-dire touchant simplement aux îles, ont représenté un total de 4,327.

Les îles Sandwich ont vu leur industrie et leur commerce progresser considérablement depuis près de 10 ans. Depuis 1875, leurs importations se sont accrues de 112 p. 0/0 et leurs exportations de 315.

Voici la conclusion du rapport consulaire :

Je ne veux pas terminer ce travail sans exprimer une fois de plus la conviction que, quelque peu importants que soient actuellement les rapports de commerce français avec ce pays éloigné, ils seront susceptibles de se développer très sensiblement après le percement de l'isthme de Panama, dont

les îles Sandwich sont évidemment appelées à retirer des avantages exceptionnels. Dans l'éventualité, qui ne peut faire doute que des lignes françaises à vapeur se serviront de cette voie nouvelle pour relier nos ports à ceux de l'Extrême-Orient, Honolulu deviendrait un de leurs points d'escale et pourrait ainsi recevoir directement des marchandises de France. Il n'y aurait plus de motifs alors pour que des maisons de notre pays ne s'y installassent pas. Aptes à offrir les produits si variés et si favorablement connus de notre commerce et de notre industrie sur un marché qui les apprécie assez pour les accueillir avec faveur, rien ne les empêcherait, puisqu'elles travailleraient dans les mêmes conditions que les maisons rivales des autres pays, de réussir aussi bien.

Un mouvement d'échanges serait peut-être d'ici là susceptible de s'établir entre les archipels, relativement voisins, de la Société et d'Hawaï. Papeete, qui augmente d'importance comme dépôt d'articles français, pourrait chercher ici un débouché, et il semble que les navires importateurs trouveraient sur place de suffisants chargements de retour.

LES NOUVELLES-HÉBRIDES

Discours de Mgr. Freppel

La discussion du budget de la Marine et des Colonies à la Chambre des députés a fourni à Mgr Freppel, député de Maine-et-Loire, l'occasion de présenter diverses observations ayant trait à l'importance des établissements français en Océanie, et notamment à la nécessité de maintenir les droits de la France en ce qui concerne la possession des Nouvelles-Hébrides.

Nous reproduisons, d'après le *Journal officiel*, la conclusion du discours de l'évêque d'Angers :

Si je me permets d'insister de la sorte sur l'importance de nos possessions océaniennes, c'est que le percement de l'isthme de Panama va leur donner un intérêt de premier ordre.

Avec l'ouverture du Bosphore américain, Taïti, les Nouvelles-Hébrides, la Nouvelle-Calédonie marqueront la ligne la plus droite et la plus directe de l'Europe en Australie. Vos établissements océaniens vous assureront une prépondérance marquée dans cette partie du monde : ce seront autant d'étapes françaises sur les futures grandes routes qu'ouvrira à travers l'Océanie une nouvelle navigation débouchant par Panama. (C'est très vrai ! très bien ! très bien !)

Voilà pourquoi, tant au point de vue politique et stratégique qu'au point de vue commercial, il importe de ne pas perdre la moindre parcelle de notre domaine colonial dans l'Océan Pacifique. (Très bien ! très bien !)

C'est ainsi qu'il y a quelque temps on pouvait lire dans une partie de la presse britannique que l'île Rapa, la plus méridionale des îles françaises de l'archipel des Toubouoi, conviendrait fort bien à nos voisins d'outre-Manche. Je le crois sans peine : ils feraient à l'instant même, de cette station stratégique et maritime, un Périm, un Gibraltar, une Malte de l'Océan Pacifique ; car l'île Rapa se trouve précisément à l'intersection des lignes directes réunissant Panama à Sydney, à la Nouvelle-Calédonie et à la Nouvelle-Zélande. Aussi, j'espère bien que jamais l'idée d'une pareille cession ne germera dans l'esprit de personne, alors même que l'Angleterre, comme on l'a dit, serait disposée à renoncer en échange à des prétentions mal fondées sur les Nouvelles-Hébrides.

Messieurs, j'ai fini. J'ai voulu simplement appeler l'attention de la Chambre (Très bien ! très bien !) sur une partie de notre domaine colonial, sinon le moins connu, au moins le plus négligé, et qui ne manquera pas d'acquérir une singulière importance par suite des voies nouvelles de communication et de l'évolution économique qui en sera la conséquence nécessaire. (Très bien ! très bien !)

Messieurs, il ne faut pas seulement songer au présent : nous devons aussi nous préoccuper de l'avenir. Et quand on voit les nations rivales ne négliger aucune occasion pour se préparer des stations maritimes en vue des luttes futures du commerce et de l'industrie, pour s'assurer de nouveaux débouchés, des dépôts de charbon, des points de relâche et de ravitaillement, il est permis de dire à ceux qui ont la gestion et la responsabilité de la chose publique : Veillons avec soin à l'intégrité de notre domaine colonial dans toutes les parties du monde ; ne nous lassons pas d'affirmer nos droits. Rien que cela, mais tout cela ! (Très bien ! très bien !)

C'est à cette condition-là seulement que le pays, éclairé par la vigilance et la fermeté de ses représentants, finira par comprendre ce qu'il n'a pas toujours bien compris, ce qu'il ne comprend pas encore assez bien à l'heure présente, l'importance de ses colonies ! (Vifs applaudissements sur un grand nombre de bancs.)

CHEMINS DE FER EN COLOMBIE

Les Etats-Unis de Colombie se préparent activement à profiter, dans la mesure la plus large possible, et dès le début, du mouvement qui se produira au Centre-Amérique, aussitôt que le Canal maritime sera ouvert à la navigation.

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs de l'extension des voies ferrées favorisée par le gouvernement prévoyant de Bogota.

Nous lisons dans le *Sémaphore* de Marseille, du 24 janvier, que la Compagnie des forges de Terrenoire et Bessèges vient de « conclure un important marché de rails pour les chemins de fer de Colombie ».

LE TRAFIC FUTUR

et la République du Nicaragua

Les promoteurs de l'exécution d'un canal d'eau douce, à série d'écluses, qui traverserait le territoire du Nicaragua, viennent, comme chaque année, de demander au Sénat de Washington l'incorporation d'un projet de formation de Société.

Le Canal maritime de Panama, approchant de plus en plus de son achèvement, lisons-nous dans le *Télégraphe*, il serait intéressant pour les actionnaires de cette entreprise que le projet de canal d'eau douce et à série d'écluses, qui pourrait irriguer le riche territoire du Nicaragua, fût exécuté. La réalisation de cette voie, impraticable à la navigation maritime entre les deux océans, incapable de satisfaire au grand commerce des deux hémisphères, créerait et desservirait un trafic local en produits et denrées de toute sorte dont bénéficierait le transit du Canal de Panama.

Telle est, d'ailleurs, l'opinion autorisée du Président de la Compagnie du Canal interocéanique, opinion qu'il a exprimée dès le début de son entreprise et qui n'a jamais varié. A l'assemblée des actionnaires du Canal de Panama, du 29 juin 1882, M. Ferdinand de Lesseps tenait le langage suivant :

« Nous ne citerons que pour mémoire, et en passant, les projets d'entreprises soi-disant rivales, dont il est question de temps en temps. Comparés aux avantages réels qu'offre le Canal direct de Panama, les canaux indirects et à écluses se servant des eaux des fleuves descendant de chaque côté des Cordillères, sur les deux océans, ne nous causent aucun ombrage. — Si elles trouvent les capitaux

nécessaires pour les exécuter, elles aménageront utilement, pour les territoires traversés, des eaux bienfaisantes, — lesquelles se perdent aujourd'hui, — qui par conséquent produiront de riches cultures et des récoltes abondantes, qui pourront être répandues dans le monde entier, en passant par notre Canal maritime situé dans le centre du plus grand continent entre le pôle nord et le pôle sud du monde. »

Nous craignons fort, ajoute le rédacteur du *Télégraphe*, qu'il n'en soit encore cette fois comme des précédentes et que la demande d'incorporation présentée n'ait pas de suite.

L'INSUFFISANCE DES PORTS DU HAVRE

M. Jean Durieu vient de publier, dans la *Revue-Gazette* du 28 janvier, une étude aussi complète qu'intéressante sur la situation des ports du Havre. Il cite le passage suivant, caractéristique, du rapport de M. A. Picard :

Actuellement, le chenal donnant accès au port du Havre ne présente, aux très basses marées, qu'un mouillage de 7m80, chiffre à peine suffisant pour les navires calant 7m30. Les inflexions et les sinuosités du trajet à parcourir par les navires, soit à leur entrée, soit à leur sortie, leur imposent, en outre, des manœuvres d'autant plus laborieuses que leur longueur est plus considérable; la durée et les difficultés de ces manœuvres pour les grands paquebots provoquent souvent des retards prolongés pour les bâtiments de moindre dimension et déterminent ainsi de fâcheux encombrements.

... D'un autre côté, les reconnaissances hydrographiques effectuées en 1875 et 1880 dans la baie de Seine y ont révélé de grands mouvements de sable et ont inspiré les craintes les plus sérieuses sur l'invasion éventuelle du chenal par les atterrissements.

M. Jean Durieu termine ainsi son étude :

Parlant du retard de douze heures subi dernièrement par le vapeur la *Gascogne*, retenu dans le bassin de l'Eure, faute de profondeur suffisante dans les passes du port du Havre, un de nos confrères s'exprime ainsi :

« On raconte la brillante réception faite par la Chambre des députés de Mexico à notre compatriote, M. Édouard Thiers. Savez-vous ce qu'a été faire au Mexique le sympathique député de Lyon? Tout simplement surveiller les intérêts d'une grande Compagnie française dont il fait partie, et qui construit le port de Vera-Cruz.

« Et pendant que nous donnons des ports aux Mexicains, pendant que nous perçons Panama, pendant que toutes les forces de notre industrie privée se réunissent pour satisfaire, par delà les mers, à son besoin d'expansion et de travail, nos grands transatlantiques attendent, pour entrer ou sortir de nos ports, qu'il y ait assez d'eau dans la passe ! »

Il pouvait ajouter que ces travaux mêmes auxquels il fait allusion n'ont pas seulement pour but d'utiliser au loin le génie industriel et les capitaux français; qu'en travaillant à Panama nos compatriotes travaillent encore pour notre commerce national, qui aura sa part si large et si belle dans l'immense accroissement de trafic devant résulter du percement de l'isthme américain.

Le Havre, entre tous les ports français, doit sentir la nécessité de se hâter, s'il veut être en mesure de bénéficier, à l'heure prochaine de l'ouverture du Canal, du développement considérable assuré à son mouvement maritime.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Mars 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de Mars 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim	TEMPÉRATURE MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	19°5	36°8	28°1	79°3	232mm 9	12
Gamboa..	16 4	33 6	26 1	74 7	18 0	4
Naos.....	19 6	35 8	27 6	76 0	46 2	2
Totaux.	55 5	105 4	81 8	230 0	297 1	18
Moyennes	18 5	35 1	27 3	76 7	99 0	6

La température a augmenté sensiblement dans les trois stations par rapport à février, ce qui concorde avec la marche naturelle de la saison. Cette augmentation est surtout considérable à Naos, et c'est à Colon qu'elle est la moindre; néanmoins, la température reste encore plus élevée dans cette dernière station que dans les deux autres. Les écarts journaliers s'équilibrent à peu près dans les trois stations, ainsi qu'il arrive ordinairement dans le mois de mars, qui est le dernier de la saison sèche franche.

La température de l'eau de la mer a remonté sensiblement à Colon, par rapport à février ; elle est de 24°4 au lieu de 23°8. A Naos, l'augmentation est bien moindre, car cette température est de 20° au lieu de 19°9. C'est donc en février qu'a eu lieu, cette année, le minimum annuel, suivant la règle assez générale pour l'Isthme.

L'état hygrométrique a sensiblement diminué, ce qui est un effet naturel de la saison, et cependant il a plu un peu plus en mars qu'en février, et, comme toujours, plus à Colon que dans les deux autres stations.

Le niveau du Chagres a éprouvé quelques oscillations insignifiantes les 5, 6 et 7 mars. Il a monté en outre brusquement, à Gamboa, de près de 3 mètres, dans la nuit du 23 au 24 entre minuit et 4 heures du matin; le même jour, à midi, il avait déjà baissé de 2m10, il a remonté ensuite un peu et a repris son niveau normal du mois à la fin de la journée du 26. Le restant du mois, il a été, on peut dire, absolument fixe.

Le régime du vent est le même qu'en février. Ainsi, à Colon, on ressent toujours l'alizé, qui souffle du Nord, rarement du Nord-Ouest; à Gamboa et à Naos, il souffle du Nord, du Nord-Ouest et encore plus souvent du Nord-Est, et les calmes sont toujours très fréquents le soir et le matin.

Toutefois, les directions Sud et Sud-Est commencent à apparaître à Naos.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m 08	0m 37	0m 19
Naos.................	—0 48	5 64	6 03

Ces mouvements sont presque identiques à ceux de février. A Naos, ils ont eu lieu du 19 au 22, soit un peu après la pleine lune du 18.

LE MEXIQUE, L'ESPAGNE
ET LES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

Nous avons eu l'occasion de signaler la conclusion entre le Gouvernement Mexicain et la Compagnie Transatlantique espagnole d'un contrat par lequel les bâtiments de la Compagnie allant d'Europe à la Havane (Cuba) feront, chaque mois, trois voyages aux ports mexicains de Progreso et Vera-Cruz. Nous indiquions avec quelle activité le Mexique se préparait à profiter, le plus possible, des avantages qui résulteront pour le monde de l'ouverture de la grande voie interocéanique. Les Espagnols, de leur côté, sont loin de se désintéresser de cet avenir ; ils ne négligent rien de ce qui doit développer leurs relations commerciales avec les Amériques du centre et du sud, dont les habitants sont de leur race : le Canal de Panama, ils le savent, rapprochera de « la péninsule-mère » les Hispano-Américains répandus sur toute la longueur de la côte Pacifique et de l'Atlantique.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement Espagnol vient de réorganiser ses services maritimes postaux et il a décidé la création de nouveaux services. La Compagnie Transatlantique espagnole (Société A. Lopez et Cᵉ) a accepté par contrat le cahier des charges établi *ad hoc*.

A ce propos, le journal *El Correo* s'exprime ainsi :

En vertu de ce qui est stipulé dans le contrat, nous serons en communication directe avec les Etats-Unis, le Mexique, le Venezuela, la Colombie, le Brésil, l'Uruguay, la République Argentine, les possessions espagnoles du Rio de Oro, etc.

Entre autres buts, ces services combinés ont celui de permettre l'étude pratique et la préparation méditée de nouvelles lignes, dont les nécessités de l'avenir pourraient exiger ou conseiller l'organisation comme celle du Pacifique, *à l'ouverture du Canal de Panama.*

M. FERDINAND DE LESSEPS EN AMÉRIQUE

D'un entretien que M. Ferdinand de Lesseps a eu avec le correspondant de l'*European Correspondent*, sur le dernier voyage à New-York du Président Directeur de la Compagnie de Panama, nous extrayons quelques passages :

La presse parisienne et les journaux étrangers, dit le *Télégraphe*, auquel nous empruntons cette traduction, ont publié de nombreux détails sur les divers incidents auxquels a donné lieu le voyage de la délégation française aux Etats-Unis pour l'inauguration de la statue de la Liberté. Les fêtes, les banquets, les réceptions officielles ou privées ont fait l'objet des comptes rendus les plus variés ; l'impression personnelle rapportée de ce voyage par M. Ferdinand de Lesseps nous est donnée par un *reporter* avisé.

M. de Lesseps parle d'abord de la réception qui lui fut faite à New-York :

Nous avons été excessivement bien reçus à New-York. Au grand dîner qui nous fut offert par la Chambre de commerce, un de nos hôtes s'écria en me prenant la main : « Je vous salue, M. de Lesseps, au nom de 75 millions de dollars ». C'était une remarque bien américaine, caractéristique, et elle m'impressionna. L'hospitalité de la ville n'a pas connu de bornes.

M. de Lesseps a été frappé du caractère national qu'ont conservé les fils de Français « américanisés. »

A l'Ecole de New-York, dit-il, j'ai observé que les garçons étaient formés en bataillon pour l'exercice militaire, exactement comme dans les écoles primaires de Paris.

Il communique ensuite à son interlocuteur l'impression très vive que lui a faite le pont de Brooklyn dont il avait vu commencer les travaux il y a quelques années et qui, achevé maintenant, et brillamment illuminé le soir de l'inauguration de la statue de la Liberté, faisait admirer, « à côté de l'œuvre du génie français, l'œuvre de l'audace américaine ».

Le récit de son excursion à Philadelphie l'amène à rappeler le souvenir suivant :

Mon père, le comte Mathieu de Lesseps, qui était l'un des membres de la Société philosophique des États-Unis, et un homme très instruit, vint à Philadelphie dans le commencement de ce siècle pour négocier un traité de commerce avec la jeune République. C'est le premier traité de cette nature qui ait été passé entre la France et l'Amérique. En conséquence, je me sens comme chez moi à Philadelphie.

M. Ferdinand de Lesseps passe successivement en revue les progrès industriels de cette grande cité ; il mentionne notamment des ateliers de construction d'où sortent, par semaine, six locomotives toute prêtes à se mettre en route.

Après une description d'un banquet qui lui fut offert par M. George-W. Childs, le propriétaire du *Ledger*, et où le luxe des fleurs atteignait des proportions merveilleuses, il rend compte de la visite faite par la Délégation française à la Maison-Blanche et de l'accueil qui lui a été fait par le président Cleveland.

J'ai trouvé, dit-il, que l'opinion publique, à l'égard du Canal de Panama, avait beaucoup changé en Amérique depuis la dernière fois que j'y étais allé.

Et il ajoute :

J'ai causé avec le Président des États-Unis du Canal même et je lui ai expliqué certains dessins des travaux en cours d'exécution dans l'isthme.

Je suis revenu des États-Unis avec l'impression que les Américains sont aussi favorables à notre Entreprise que nous le sommes nous-mêmes. Ils acceptent ce qui est inévitable, et ils le peuvent bien, car ils bénéficient des travaux d'excavation, une grande quantité de nos machines étant fabriquées aux États-Unis.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Octobre 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	32	63.893 t	30	57.896 t.
Voiliers	22	2.854	16	1.256
Totaux	54	66.747	46	59.152

NOTICE

sur les divers titres de la Compagnie.

Comme suite aux extraits que nous avons déjà donnés de la Notice publiée par la Compagnie du Canal interocéanique, nous reproduisons aujourd'hui le passage de cette Notice qui a trait aux formalités à remplir en cas de perte ou de vol de titres et coupons.

Titres perdus, volés ou détruits.

Aux termes de la loi du 15 juin 1872, le propriétaire de titres au porteur, qui en est dépossédé par quelque événement, doit d'abord notifier par huissier, à la Compagnie, un acte indiquant le nombre, la nature, la valeur nominale, le numéro et, s'il y a lieu, la série des titres.

Cette notification mentionne opposition au payement tant du capital que des intérêts ou dividendes à échoir.

Lorsqu'il s'est écoulé une année depuis l'opposition sans qu'elle ait été contredite et que deux termes au moins d'intérêts ou de dividendes ont été mis en distribution, l'opposant peut se pourvoir auprès du Président du tribunal civil du lieu de son domicile, afin d'obtenir l'autorisation de toucher les intérêts ou dividendes échus ou à échoir au fur et à mesure de leur exigibilité, et même le capital des titres frappés d'opposition dans le cas où ledit capital serait ou deviendrait exigible.

Il devra, à cet effet, fournir une caution solvable ; il lui est loisible de remplacer cette caution par un nantissement.

La valeur de la caution ou du nantissement est fixée par la Compagnie, conformément aux dispositions de la loi du 15 juin 1872.

Il est délivré par la Compagnie un certificat spécial au moyen duquel les intérêts ou dividendes mis en payement peuvent être perçus.

Quand il s'agit de *coupons au porteur détachés du titre*, si l'opposition n'a pas été contredite, l'opposant peut, après trois années à compter de l'échéance et de l'opposition, réclamer le montant desdits coupons sans être tenu de se pourvoir d'autorisation.

Lorsqu'il s'est écoulé dix années depuis l'autorisation obtenue par l'opposant et que, pendant le même laps de temps, l'opposition aura été publiée sans que personne ne se soit présenté pour toucher les intérêts ou les dividendes, l'opposant peut demander un titre semblable et subrogé au premier.

Ce titre doit porter le même numéro que le titre originaire, avec la mention qu'il est délivré en duplicata.

Le titre délivré en duplicata confère les mêmes droits que le titre primitif, il est négociable dans les mêmes conditions; l'opposant qui réclame un duplicata doit payer les frais qu'il occasionne et, de plus, garantir par un dépôt ou par une caution que le numéro du titre frappé de déchéance sera publié, pendant dix ans, avec une mention spéciale, au bulletin quotidien des agents de change.

Pour prévenir la négociation ou la transmission des titres dont il a été dépossédé, l'opposant doit encore notifier, par exploit d'huissier, au syndicat des agents de change de Paris une opposition renfermant les mêmes énonciations que celle pratiquée au domicile de la Compagnie ; cet exploit doit contenir réquisition de faire publier les numéros des titres.

En ce qui concerne les titres nominatifs, le propriétaire qui en est dépossédé par un événement quelconque doit faire signaler par huissier à la Compagnie une opposition au transfert, à la conversion, au remboursement et au payement des coupons du titre disparu.

Il reçoit ensuite sur demande dont modèle lui est fourni et dans les conditions prévues par la Compagnie, un duplicata tenant lieu du titre primitif.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 14 au 31 Janvier 1887.

Opp. 557. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur n° 184,952.

Opp. 558. — Sur trois obligations nouvelles provisoires non libérées n°s 4,616 à 4,618.

Opp. 559. — Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur n°s 62,460 à 62,464.

Opp. 560. — Sur quinze obligations 3 0/0 au porteur n°s 120,730, 228,324 à 228,328, 275,216 à 275,220 et 459,251 à 459,254.

Opp. 561. — Sur un certificat d'inscription nominative d'une action libérée de 375 francs, n° 5,880.

Opp. 562. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur n°s 426,043 et 426,044.

Opp. 563. — Sur trois coupons n° 12 (échéance du 1er janvier 1887) d'actions au porteur n°s 345,262 et 345,263 et 497,598.

Opp. 564. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées n°s 168,615 et 168,617.

Opp. 565. — 1° Sur six obligations nouvelles définitives au porteur n°s 258,816 à 258,821 ;

2° Sur quatre obligations nouvelles provisoires entièrement libérées n°s 37,908 à 37,911.

Opp. 566. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées n°s 222,106 et 222,107.

Opp. 567. — Sur un coupon n° 13 (échéance du 1er juillet 1887) d'action au porteur n° 302,492.

Opp. 568. — Sur deux coupons n° 8 (échéance du 15 juillet 1886) d'obligations 5 0/0 au porteur n°s 126,008 et 126,009.

Opp. 569. — Sur deux actions au porteur n°s 106,494 et 106,495.

Opp. 570. — Sur seize obligations 3 0/0 au porteur n°s 137,751 à 137,758 et 340,981 à 340,988.

MAINLEVÉES

Signifiées du 14 au 28 Janvier 1887.

Opp. 517. — Sur une obligation nouvelle définitive au porteur n° 356,997.

Opp. 524. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées n°s 45,257 et 45,259.

Opp. 540. — Sur trois obligations nouvelles provisoires non libérées n°s 119,032, 117,685 et 117,426.

Opp. 553. — Sur un coupon n° 12 (échéance du 1er janvier 1887) d'action au porteur n° 285,664.

Opp. 474. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée n° 114,748.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Les vues photographiques, prises le long du tracé du Canal Interocéanique, sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 31 JANVIER 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 janv. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	300 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 octobre 1886
15	402.50 401.25 400	en liq. : au 15 : 401.25 400	340.25	211.75 211.50 211.25	262.50 263 262 262.25	477 476.50 475	440 439.50 438 439	446 447 447.50 446.50
16	»	»	»	»	»	»	»	»
17	400 397.50	en liq. : 398 75 400 au 31 : 398.75 400	340.25 337.75 336	210 210.25	262	475 477	440	446 447 447.50 447.75 448
18	400 401.25 398.75 397.50	en liq. : ... au 31 : 398.75 397.50	336 335 334	210	261.50 262 261 261.25	477 476	440 440.50	447.75 448 447.50
19	400 401.25 398.75	en liq. : .. au 31 : 400 397 50	336 336.25 335	210 210.50 211	260 260.50 261	475 476	440 440.50	447.50 448
20	398.75 397.50	en liq. : ... au 31 : 397.50 398 75	335 336 338 339	210 211	262 261 25 261 261.50 261.75	475.25 475 474.50 474 473 471 470 472	440 440.50 440.25	448 447.75
21	398.75 397.50 396.25	en liq. : ... au 31 : 397.50 396.25	338 340	210 211	261 260 260.50	475 474 474.50	440 439.73 439 438.50 433 437.50 437 435	447 446.50
22	396.25 395 397.50	en liq. : ... au 31, 395 396.25	336 335.50	211	261 260 260.50	474 475 476 477	440 438 437 438.50	447 446.50 446 445
23	»	»	»	»	»	»	»	»
24	395 392.50	en liq. : ... au 31, 393.75	338 335	211 210	261 260	474 475	439 437	446 445 444 442
25	390 392.50 393.75 395 391.25	en liq. : ... au 15, 392.50 396.25 395	335 332 331.25	210 209 208.25 208 207 205	260	470 472.50 472	437 438	443 444 442
26	397.50 400	en liq. : ... au 15, 400 398.75	332 332.50 333 333.50 355 336	210 208 209 209.50	260	475	437 439 438	443 445 446 447
27	398.75 397.50 400	en liq. ... au 15, 397.50 396.25	335 336	208 209 209.25 209.50	260 260 25 260.50 260 75 261 261.25 261.50 262	474 474.50 475	437 437.50 438 439	447 447.50 447.75 448
28	397.50 396.25 395	en liq. : ... au 31, 395	336 335	210	260.50 261 262 260.75 261.25 261.50 261.75	473 474 473.75	439 438 50 439.50 440 440.50	446 447
29	395 393.75 392.50 395	en liq. : .. au 31, 392.50 393.75 391.25 392.50	332.50 333	210	261 261 25 261.50 261.75 262 261.75 261.50 261.25 261.50 261.75 262	475 475	440	447 447.50 447
30	»	»	»	»	»	»	»	»
31	397.50 398.75 400 397.50 396.25 397.50 398.75 397.50 396.25	en liq. : . . au 31, 393.75 397.50 393.75 395	336 333	209.75 208	261 261.25 261.50 261.75 262	473 474	440.50 439 438	447 445 443

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES

TROISIÈME TIRAGE. — 15 FÉVRIER 1887
1,000 OBLIGATIONS

Le troisième tirage des Obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 février 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

159	5.130	11.586	17.249	23.391
343	5.565	11.703	17.316	23.799
1.014	5.608	12.728	18.002	23.825
1.863	5.649	12.848	18.879	23.994
1.953	6.608	14.282	20.928	24.077
2.281	6.688	15.884	21.085	24.100
2.346	8.152	16.325	21.161	24.101
3.318	8.415	16.445	21.682	24.928
4.038	9.794	16.469	21.887	25.294
4.347	10.303	16.683	22.664	25.377
4.431	10.583	16.695	23.047	25.638
4.888	10.813	16.752	23.077	25.666

25.745	47.907	68.184	87.597	102.726
25.983	48.860	69.339	87.858	102.869
26.654	49.556	71.181	87.953	103.164
26.968	49.676	71.373	88.038	103.281
27.137	51.071	71.731	88.620	103.727
28.445	51.215	72.242	89.375	105.126
29.116	51.434	72.778	89.962	105.430
29.259	51.443	72.946	90.209	105.682
29.857	51.538	73.000	90.971	106.221
29.920	51.654	73.190	91.005	107.493
30.342	52.100	73.204	91.817	107.801
30.395	52.188	73.410	92.363	108.269
30.734	52.544	73.903	92.435	108.653
31.148	53.550	73.986	93.386	109.008
31.375	54.404	74.462	93.811	109.031
31.427	55.154	74.747	93.922	109.192
31.742	55.271	74.803	94.034	110.385
31.861	56.601	75.496	94.064	110.813
32.060	56.730	75.554	94.675	111.492
32.087	57.091	77.582	94.894	112.285
33.393	57.674	77.877	95.036	112.827
34.104	58.119	78.004	95.187	113.458
34.616	58.821	79.067	96.099	114.363
35.139	58.841	79.468	96.366	114.509
37.231	58.909	80.493	96.542	115.070
38.649	59.729	80.590	96.694	115.566
39.097	60.774	81.234	96.717	115.862
41.675	61.430	81.387	96.795	116.203
42.817	61.503	81.646	97.359	116.408
42.980	61.639	82.826	97.423	117.521
43.111	61.767	82.869	97.646	117.859
43.157	62.955	83.114	97.672	118.052
43.593	63.488	83.229	97.792	118.492
44.285	65.200	83.784	97.820	118.678
44.404	65.320	84.478	99.995	118.854
44.889	65.631	84.562	100.137	119.650
44.926	65.721	84.661	100.311	119.875
46.257	65.938	84.812	101.192	120.361
46.397	66.647	86.158	101.629	120.950
46.778	67.080	86.541	101.643	121.309
46.835	67.231	87.482	101.849	121.941

121.975	155.395	186.331	207.166	236.366	265.555	295.844	321.620	340.673	377.744
123.227	155.885	186.864	208.878	236.484	266.316	296.246	321.774	340.823	377.795
123.246	155.906	186.980	209.625	236.601	266.844	296.334	321.862	340.882	378.279
123.665	156.479	187.120	209.800	236.633	266.963	296.339	322.092	341.347	378.656
123.788	156.766	187.715	209.803	237.297	267.057	296.688	322.487	342.178	379.222
125.546	157.721	187.932	210.272	237.457	267.703	296.788	322.504	342.971	379.629
126.055	157.917	187.950	210.753	237.688	268.704	296.905	322.699	342.977	379.711
127.750	158.320	188.190	210.911	238.190	269.276	298.494	322.777	345.147	379.900
127.862	158.383	188.207	211.342	238.427	269.403	299.053	322.983	345.413	380.354
128.044	159.382	189.083	212.424	239.299	269.673	299.733	323.055	345.663	380.585
128.553	159.470	189.298	212.802	239.470	270.344	299.949	323.218	346.024	380.657
128.903	160.427	189.391	212.935	240.712	270.450	300.154	323.289	346.588	381.035
129.590	160.637	189.449	214.190	240.877	270.490	300.920	323.565	346.676	381.104
130.791	162.142	189.832	214.987	241.932	270.738	301.504	324.092	347.000	381.860
131.440	162.483	191.641	215.244	242.154	270.800	302.549	324.371	347.096	381.905
132.351	164.784	191.709	216.061	242.493	270.889	302.633	324.766	347.554	382.505
132.543	164.984	192.019	216.619	242.567	271.371	302.721	324.996	348.556	382.781
132.575	165.364	192.370	217.633	243.701	271.683	303.550	325.278	349.462	384.120
132.592	165.723	192.534	217.710	243.966	271.935	303.576	325.782	349.744	384.661
132.695	166.245	192.652	217.723	244.065	272.173	304.348	325.972	349.903	384.801
132.965	166.436	192.753	218.046	244.721	272.399	304.665	326.762	350.061	385.372
133.082	167.246	193.903	219.078	245.387	272.431	305.664	327.283	350.286	385.682
134.234	168.102	193.966	220.481	245.684	273.209	306.769	327.425	350.526	386.700
134.808	168.234	194.143	220.794	246.171	273.383	306.813	328.119	351.187	387.208
134.858	168.632	194.278	220.963	246.519	273.478	307.065	328.588	351.460	388.056
135.986	168.690	195.243	220.977	247.893	274.550	307.289	328.785	351.598	388.106
136.187	169.197	195.297	221.586	247.996	274.556	307.361	328.919	351.907	388.843
136.439	169.387	195.623	221.702	248.684	276.085	307.559	329.032	353.365	389.089
136.466	169.450	195.694	221.811	249.910	276.168	307.681	329.321	354.091	389.175
136.509	169.871	195.712	221.913	250.149	276.841	307.903	329.978	354.098	390.073
136.736	169.910	196.228	222.119	250.705	277.060	308.059	330.328	354.396	390.689
136.793	170.573	196.305	223.895	250.765	277.271	308.282	330.361	355.194	392.385
137.437	170.584	196.810	224.006	250.946	278.670	310.119	330.399	355.698	392.917
137.855	171.001	197.434	224.138	251.922	279.191	310.739	330.422	358.393	393.748
138.686	171.363	197.538	224.534	252.823	279.397	311.160	330.503	358.853	394.060
139.277	172.352	197.551	224.793	253.258	280.465	311.327	330.677	360.133	394.088
139.455	172.962	197.830	225.081	253.691	280.469	311.828	331.035	360.147	394.915
139.728	173.181	198.063	226.303	253.799	281.505	313.360	331.225	360.236	395.008
139.739	173.229	198.312	226.410	253.929	281.582	313.700	332.183	361.809	395.294
139.775	173.355	198.367	226.508	254.143	281.667	314.934	333.229	362.053	395.698
140.088	173.449	198.394	226.698	254.471	283.257	315.090	333.239	362.121	395.720
140.851	174.706	198.694	226.910	254.785	284.039	315.092	333.597	362.441	398.284
142.680	174.742	199.134	227.905	254.882	284.209	315.400	333.676	363.161	401.937
142.895	175.365	199.175	228.636	255.720	284.212	315.903	334.121	363.219	402.046
143.438	176.090	199.353	228.898	256.564	284.313	316.724	334.181	363.261	402.112
143.783	176.856	199.705	229.428	256.759	284.782	316.772	334.328	363.942	402.578
143.841	177.136	200.333	230.275	257.763	286.189	316.938	335.163	364.444	402.643
143.993	177.361	201.219	230.292	258.609	287.116	317.098	335.308	365.034	403.478
144.248	177.996	202.135	230.452	258.683	287.615	317.655	335.770	366.001	403.828
144.390	179.560	202.467	231.098	258.738	287.737	317.887	335.857	366.046	404.087
144.543	179.767	202.719	231.487	258.788	287.981	317.966	335.869	367.524	404.273
144.614	179.858	202.944	231.663	258.803	288.219	318.088	336.154	368.001	404.303
144.722	179.900	203.094	231.688	260.870	288.543	318.771	336.655	368.077	408.377
145.077	180.728	203.413	231.895	260.907	288.851	318.833	337.397	369.273	409.330
145.620	181.040	203.741	232.136	261.037	289.047	319.416	337.829	369.615	409.411
145.635	181.194	204.073	232.234	261.452	290.424	319.511	338.043	369.661	410.039
146.445	181.654	204.274	232.412	262.397	291.183	319.937	338.910	369.734	410.223
146.476	182.309	204.523	232.753	262.467	292.482	320.328	339.042	371.165	410.382
147.867	182.757	204.971	233.841	262.692	293.062	320.459	339.062	371.960	410.447
152.040	183.278	205.451	233.904	262.867	293.279	320.476	339.242	373.871	411.046
152.129	183.481	206.167	234.135	263.140	294.841	320.596	339.449	374.652	411.191
152.362	184.068	206.523	234.143	263.735	294.878	321.089	339.698	375.360	411.481
152.505	184.466	206.991	234.624	264.725	294.985	321.210	339.760	375.846	411.617
153.574	186.292	207.033	236.362	265.058	295.298	321.263	340.199	377.051	411.784

411.985	419.079	430.439	440.114	451.180
412.147	419.354	431.315	441.174	451.679
413.517	419.479	431.857	442.049	451.755
413.771	419.806	432.069	442.112	451.813
414.011	422.079	433.034	442.974	452.056
414.392	422.379	434.496	443.425	452.085
414.724	422.478	434.762	443.855	452.871
414.792	422.823	435.245	444.485	453.417
415.703	423.235	435.939	445.696	453.590
415.748	423.368	436.365	446.036	454.595
416.120	424.153	437.431	446.145	454.754
416.882	424.821	437.836	446.374	454.772
417.043	425.569	438.525	446.519	455.554
417.379	427.467	438.795	447.814	455.834
417.791	428.495	439.012	448.469	456.194
418.399	429.355	439.125	449.205	456.790
418.609	429.851	439.414	449.383	457.912
418.650	430.029	439.667	449.714	458.272
418.901	430.395	439.710	451.050	458.363

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du mardi 15 mars 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS 4 0/0

Quatrième tirage.

Le quatrième tirage des obligations 4 0/0 aura lieu le mardi 15 mars prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 862 obligations (445, 1re série. — 417, 2e série), qui seront remboursables à dater du vendredi 1er avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

LE DÉPART DE M. CHARLES-A. DE LESSEPS

M. Charles-A. de Lesseps, se rendant à Panama, s'est embarqué à Saint-Nazaire, le jeudi 10 février, à bord du *Canada*, paquebot de la Compagnie transatlantique.

M. Charles-A. de Lesseps est accompagné de M. Cottu, administrateur de la Compagnie, et de M. Hutin, ingénieur des ponts et chaussées.

L'*Agence Havas* a communiqué aux journaux la note suivante :

M. Grévy a retenu hier à déjeuner M. Charles-A. de Lesseps qui est parti dans la soirée, par l'express de Saint-Nazaire. Le vice-président de la Compagnie interocéanique s'embarque ce matin à bord du *Canada*. Il se rend à Panama. Au cours de son entrevue avec le Président de la République, M. Charles de Lesseps a annoncé que les travaux étaient, depuis plusieurs mois, poussés avec la plus grande activité. La période des pluies est terminée et on va profiter maintenant de la « saison sèche » pour activer l'achèvement du Canal.

M. Grévy a félicité M. Charles de Lesseps et lui a dit combien était intéressante et grandiose l'œuvre éminemment française que son père et lui poursuivent avec tant d'activité et de succès.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 Février, par le paquebot « Canada »

MM. Mantrant (Ulysse), chef de section.
Dr Bonnefon (Louis-Bernard), médecin.
Dr Prima (François-Marie-Rolland), médecin.
Le Hénaff (Jean-Pierre), infirmier.

LE CYCLONE DE COLON

Récompenses des Gouvernements français et anglais

Le 5 décembre 1885, un cyclone des plus violents s'abattait sur la rade de Colon. Quinze navires, qui se trouvaient en plein déchargement aux wharfs de l'ancienne ville, ne purent prendre le large et furent jetés successivement sur les dangereux récifs de la pointe.

Le 6 décembre, le matin, on aperçut le navire anglais le *Lynton*, « la coque renversée, une grappe « humaine attachée à ses flancs ». Les hommes d'équipage d'un navire autrichien, le *Tigri*, après avoir vainement lutté contre la tempête, la plupart blessés, appelaient au secours.

Le personnel de la Compagnie du Canal, sans hésiter, tout à son devoir, arma des chaloupes et organisa le sauvetage des équipages en détresse. « La mer déferlait avec furie sur les bancs de co- « rail et faisait courir le plus grand risque aux em- « barcations ».

M. Pichon, lieutenant du service des transports maritimes du Canal, après avoir sauvé une femme, un enfant et deux marins, disparut dans les flots. L'agent de la Compagnie, Gesta, trouva également la mort dans cette lutte, pour l'humanité, contre la nature (1).

Le vice-consul de France à Colon, M. Boulanger, rendit compte aussitôt au gouvernement de la République française de la conduite des agents de la Compagnie du Canal, en même temps qu'il adressa à M. Charles A. de Lesseps, alors en mission dans l'Isthme, une lettre de félicitations.

Le 22 octobre dernier, le vice-consul de France recevait une dépêche du Ministère des affaires

(1) Ces faits sont déjà connus de nos lecteurs; ils se trouven consignés dans le rapport officiel que nous avons publié dan le *Bulletin* du 15 avril dernier.

étrangères, faisant connaître que le Gouvernement britannique accordait cinq médailles d'honneur en or, pour le sauvetage de l'équipage du *Lynton*, à MM. Espanet, Gouy, de la Roche-Guyon, Drozopoulos et Lupi, agents de la Compagnie du Canal.

Une autre dépêche du Ministère de la marine informait le Consul que le Gouvernement français décernait des médailles en or à MM. Espanet et Gouy ; des médailles d'argent de 1re classe à MM. de la Roche-Guyon, Lacroix, Drozopoulos, Lupi, Grivichich, Vassey ; des médailles d'argent de 2e classe à MM. Timon, Alphonse, Cannie, Joseph, Davis, Pavois et Méril-Compère, tous agents de la Compagnie.

La remise solennelle de ces récompenses a eu lieu, à Christophe-Colomb, le 25 décembre 1886, sous la présidence de M. le Vice-Consul de France à Colon, en présence de M. le Consul de France à Panama, de M. le Consul d'Angleterre, de M. le Directeur des Travaux de la Compagnie, de M. le Superintendant du Panama Railroad et de plusieurs notabilités de l'isthme.

A la fin de la cérémonie, M. le Vice-Consul de France a prié le Directeur des Travaux de porter à la connaissance de tous les agents de la Compagnie du Canal les distinctions accordées à ceux de leurs camarades « dont la conduite héroïque ajou- « tait encore au prestige moral du personnel de la « Compagnie, habitué à se montrer courageux et « dévoué pour la réalisation de la plus grande con- « ception de notre temps ».

LES TRAVAUX

Nous résumons ci-après les renseignements sur la marche des travaux pendant le mois de novembre 1886, contenus dans les rapports parvenus à l'administration.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — Après avoir creusé à une profondeur de 4 à 5 mètres, avec un papillonnage de 50 à 60 mètres, la pointe existant au kil. 3 entre les deux rigoles symétriques du port, la drague *Comte de Lesseps* a été mise dans la rigole, au kil. 1,860, pour l'approfondir et enlever un petit îlot laissé par la drague *H. B. Slaven*. Cette opération s'est effectuée à une profondeur de 6 à 7 mètres, avec un papillonnage constant de 55 mètres.

Entreprise *Jacob*. — La drague n° 5 a continué l'approfondissement de la rectification du premier coude du Canal entre les kil. 0,320 et 0,560. Profondeur atteinte, avec un papillonnage de 35 à 45 mètres : 8 mètres à 8 mètres 50.

Après réparation de ses chaudières, la drague n° 8 a repris son travail d'approfondissement de l'avant-port, pour permettre à tous les grands navires apportant du matériel pour les entrepreneurs d'accoster au nouveau wharf de Folk's River. La profondeur atteinte est de 8 mètres, sur un papillonnage de 40 mètres. Le service des clapets affectés à cette drague a laissé à désirer à cause de la nature du terrain dragué.

« C'est, dit le rapport, un sable presque impalpable prove- « nant de la trituration du corail et que les clapets ne peuvent « tenir que difficilement ; il s'échappe par des vides qu'il est « impossible de supprimer dans la fermeture des portes. »

Il sera remédié à cet inconvénient accidentel par l'emploi de grands porteurs sans portes et de débarquements flottants. Le sable extrait sera utilisé à Folk's River, où il donnera un meilleur remblai, moins coûteux à établir que celui formé par les terres de Monkey Hill.

La drague n° 1, employée à l'approfondissement du chenal du bassin de radoub, pour donner à tous les navires l'accès au wharf, a dragué à 6 mètres de profondeur avec un papillonnage de 35 mètres.

On poursuit, entre les kilom. 3,200 et 3,600, les travaux de dérochement dans un seuil de tuf que les dragues américaines n'ont pu enlever. Des appareils spéciaux sont attendus de New-York en vue de hâter la fin de cette opération qui livrera passage à une drague devant monter au Mindi pour gagner de là la dérivation du Chagres.

Entreprise *Papadopoulo*. — L'installation du gros matériel et la fréquence des fortes pluies ont ralenti les progrès sur le chantier de la dérivation.

Entreprise *Société de Travaux publics et de Constructions*. — Le wharf de Folk's River est complètement terminé.

La carrière de Monkey Hill a fourni 71 cars de tuf et 148 de terre, qui ont été employés au remblaiement du quartier neuf de Folk's River. L'installation des conduites d'eau dans ce campement était poussée avec activité ; l'on construisait une borne-fontaine derrière la maison de l'ingénieur pour distribuer l'eau aux habitants.

Il a été produit par la carrère de Bohio 11 cars de moellons, utilisés pour la confection des blocs en béton et 22 cars de gros blocs de pierre affectés aux enrochements du musoir.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *M. A. Slaven*, qui travaille dans l'axe du canal au kilom. 12.480, n'a pas fonctionné dans des conditions aussi satisfaisantes que le mois dernier « à cause, dit le rapport, de la « réparation du tourteau inférieur, qui a nécessité « un arrêt de plusieurs jours, et de la nature du « terrain, qui exige de fréquents arrêts pour le « nettoyage des godets ». — La drague *H. B. Slaven*, qui suit la précédente, en donnant au canal sa largeur et sa profondeur définitives, a avancé de 800 mètres. — La drague *City of New-York*, placée à l'avancement dans l'axe du canal, au kilom. 16.540, où elle papillonne sur la largeur totale jusqu'à la cote — 2, « n'a pu, aux termes du rapport, « donner sa production habituelle, en raison de « réparations à sa chaîne de godets et de l'éléva- « tion du terrain, mais en particulier de sa nature « glaiseuse, qui occasionne de nombreux arrêts « pour le nettoyage des godets ». — Il faut remar-

quer que les incidents signalés dans cette section du Canal, soit à cause de la nature du terrain, soit à cause des réparations aux appareils, s'ils ont momentanément l'inconvénient de restreindre le cube exécuté, n'ont pas d'importance réelle, car on est sûr, avec les dragues, d'atteindre sur cette partie du Canal l'achèvement de la voie maritime dans les délais prévus, et précisément largement calculés pour parer aux éventualités de cette nature.

La drague *N. Appleton*, occupée dans la dérivation du Gatuncillo, n'a travaillé que pendant peu de jours. Cet engin a subi de nombreuses réparations; il était disposé pour recevoir un deuxième couloir « qui répartira les dépôts sur les deux « rives et facilitera le travail ». — Dès que le montage du deuxième couloir de la drague *J. Dingler* a été terminé, cet appareil a rapidement achevé la dérivation du Chagres à Caïmito. Il a ensuite été placé dans l'axe du Canal, au kilom. 15.075, où il a procédé dans de bonnes conditions à l'approfondissement du chenal creusé par la *City of New-York*. — Après un avancement de 160 mètres dans la dérivation du Chagres à Palo Horqueta (kilom. 8.160), la drague *City of Paris* a dû être remise au travail en amont de ce point, par suite d'un obstacle dont le rapport rend compte en ces termes :

Non loin de deux buttes entre lesquelles passe la dérivation, le terrain des deux rives commençant à s'incliner fortement vers l'axe de la dérivation, il a été presque impossible de maintenir les terres des cavaliers. Les fascinages destinés à les maintenir ont été culbutés et la drague s'est trouvée coincée par les éboulements.

Des pompes à déblais allaient être employées pour remettre les choses en état et poursuivre l'exécution de la dérivation.

Entreprise *Jacob*. — La drague n° 4 a continué son travail dans la dérivation de Gatun à la mer.

Bohio-Soldado

Entreprise *Gay*. — Ce chantier, établi dans l'axe du canal, entre les kil. 20 et 21, se trouvant à l'abri des crues du Chagres, a produit 15 0/0 de plus qu'en octobre.

Entreprise *Tanguy*. — Le rendement a sensiblement diminué à cause des intempéries. Le rapport dit à cet égard :

Tous les chantiers de cette entreprise situés à la cote 6 ont été envahis presque continuellement par les crues du Chagres et, par suite, ont eu leur travail arrêté. Le chantier de l'excavateur et celui des buttes ont seuls pu fonctionner pendant le mois.

Entreprise *Jacob*. — Même observation que ci-dessus :

Le chantier de l'excavateur seul, est-il mentionné dans le rapport, a pu travailler en novembre; tous les autres ont été submergés par les crues du Chagres.

Entreprise *Artigue et Sonderegger*. — Les travaux dans l'axe du Canal, entre les kil. 24 et 26, n'ont pas souffert, ces chantiers étant, « pour la plupart, à l'abri des crues du Chagres ».

Entreprise *Nercam*. — On constate une diminution de la production en novembre « à cause des crues du Chagres, qui ont inondé plusieurs chantiers ».

Entreprise *Trottet*. — Les travaux de la Dérivation du Chagres, sur la rive droite, entre les kil. 24 et 26, ont été, suivant le rapport « fortement gênés par les crues du fleuve, les chantiers se trouvant à des cotes peu élevées ».

Parmi les travaux exécutés *en régie*, il faut citer l'établissement d'un passage sur le Chagres, au moyen de chalands, à Pena-Blanca, pour la livraison du gros matériel à l'entreprise Gay. Cette opération, qui est terminée, a comporté la pose des voies tant d'approche vers le Chagres que de débarquement à Vamos-Vamos, ainsi que la construction de deux appontements suivis de plans inclinés pour assurer l'embarquement et le débarquement du matériel.

L'ingénieur chef de la première division fait suivre les constatations que nous venons de résumer des observations suivantes :

Les nombreuses crues du Chagres et les pluies torrentielle presque journalières n'ont pas permis à nos chantiers à sec de produire dans le courant de novembre un cube en rapport avec le matériel qu'ils possèdent. De plus, le gros temps qui règne depuis une période assez longue dans la baie de Limon a beaucoup gêné les décharges des clapets qui desservent les dragues travaillant à Colon et a ralenti la production de ces engins.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — Le rendement pour les chantiers du Canal, en novembre, a été supérieur aux résultats d'octobre et de septembre, et cela bien que le mois de novembre soit le plus défavorable de la saison d'hiver. Les excavateurs Lebrun nᵒˢ 54 et 56 ont travaillé autant que les pluies l'ont permis. Les travaux préparatoires pour le relevage de la drague échouée en octobre au kil. 39 sont terminés; l'appareil sera bientôt remis sur pied et lancé de nouveau.

Entreprise *Huchet*. — Il y a eu une diminution dans les travaux de la Dérivation. Le rapport mentionne que « cela tient d'abord aux pluies torren- « tielles, qui ont empêché dans cette partie de tra- « vailler régulièrement, et ensuite aux crues fré- « quentes du Chagres qui ont inondé ces chantiers. »

La section a procédé *en régie*, et à titre d'essai, au dessouchement entre les kil. 29 et 30 pour permettre aux excavateurs de l'entreprise Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ de continuer leurs travaux sans interruption. Environ 1 hectare de dessouchement a été effectué de la sorte.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les attaques au petit matériel sont au nombre

de 5; celles au gros matériel comprennent 2 excavateurs travaillant en fouille. Les opérations ont été entravées par les mauvais temps.

La principale cause du peu de rendement de ces chantiers, écrit l'ingénieur de la division, est la saison pluvieuse où nous sommes; ces chantiers sont inondés, le mauvais état des voies de décharge rend les déraillements très fréquents, ce qui nuit à la marche régulière des chantiers.

Entreprise *Métivier et Rochet*. — Ces chantiers sont divisés en 4 attaques au gros matériel et 12 au petit. Les travaux sont menés «avec toute l'ac- « tivité que permet la saison».

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.*— Les deux attaques entre les kil. 37,440 — 37,700 et 38,400 — 38,630, ont donné des résultats satisfaisants, supérieurs à ceux d'octobre. Sur les chantiers Juan Grande, de la Petite Boucle et de la Grande Boucle, la situation a été moins favorable, « à cause des pluies et des inondations ».

La Dérivation de la Petite Boucle a été activement attaquée aux deux extrémités.

Les tâcherons *Ménage et Grébot* (successeurs d'Orsini) établissent un pont sous le Panama Rail Road, afin de pouvoir faire des décharges dans le Chagres. Dès que cet ouvrage sera terminé, une grande impulsion sera donnée à l'achèvement de cette Dérivation.

On prévoit que dans le courant du mois prochain la coque de la drague en montage du côté de la Grande Boucle sera terminée.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Les attaques des sous-traitants ont produit un rendement supérieur à celui d'octobre, tant sur les chantiers du Canal que sur ceux de la Dérivation, « malgré les pluies qui n'ont cessé de tomber « presque journellement », dit le rapport.

Le matériel dont disposent les entrepreneurs sur ce point comprend 5 locomotives, 2 excavateurs, 83 wagons de terrassement et 276 wagonnets.

Obispo

Entreprise *Société de travaux publics et constructions*. — Le rapport s'exprime en ces termes sur la situation des chantiers de Santa Cruz :

Ces chantiers sont toujours dans une inaction relative par suite de l'envahissement des eaux du Chagres. Le mois de novembre a été très pluvieux : il est tombé 386 millimètres d'eau, tandis que le pluviomètre accusait seulement 251 millimètres pour le mois d'octobre et 220 millimètres pour septembre. La voie de décharge au Chagres, qui avait été disloquée et rompue dans la crue du 27 octobre, a été entièrement réparée, et on a pu attaquer au grand matériel l'étage de la cote 20 (kilom. 44,400).

Entreprise *Bona frères*. — Sur les chantiers du Cerro Gamboa, il ne reste qu'un massif de 25 mètres de longueur sur 2 m 20 de hauteur moyenne pour que la cunette comprise entre les kil. 45,350 et 45,400 soit percée. L'enlèvement de ce massif permettra de doubler au moins la production. La désagrégation du massif de Gamboa s'opère toujours facilement. En amont, vers le kilom. 44,350, la tranchée est à largeur et l'attaque se fait avec deux voies de grand matériel établies à la cote 20 de chaque côté de l'axe. Au revers du Cerro Gamboa, vers le kil. 45,450, il existe également une attaque au grand matériel qui dégage les flancs du Cerro. Vers le kilomètre 45,850, limite de l'entreprise, le terrain est à pic sur toute la largeur du Canal.

Entreprise *Société de Travaux Publics et Constructions*. — Une vive impulsion a été donnée au chantier de la Corosita en novembre. Sur le versant nord, où l'on a le plus travaillé, les wagons du gros matériel circulent au fond de la tranchée (cote 30) et sur les étages 35 et 40. Les Decauville font graduellement place au gros matériel et sont installés sur les étages les plus élevés (cotes 45, 50 et 55), où les voies de ce système, formant un réseau important, permettent une grande activité. Un perfectionnement a été introduit sur l'autre versant de la colline, entre les kilomètres 47,200 et 47,700, à l'étage 45, où une voie étroite, mais formée de rails de gros calibre, a été posée. La traction y est faite par une petite locomotive qui donne d'excellents résultats. Le rapport dit à ce sujet :

La première application d'une petite machine de quatre tonnes, pour remplacer la traction par hommes des wagons, est très heureuse. Le rendement est de deux tiers plus élevé qu'antérieurement.

Sur ce point, l'étage de la cote 60 a disparu; celui de la cote 55 est sérieusement entamé, en même temps qu'on y pousse les installations nécessaires aux perforatrices et les essais de ces engins. Une batterie de générateurs a été aussi établie dans ce but sur le revers de la Corosita, cote 45, kilom. 46,400, côté gauche. Une pompe centrifuge est en voie de montage pour épuiser l'étang du Haut Obispo. Entre les kilom. 46,900 et 47,100, la cunette est ouverte à la cote 25. Le travail marche avec lenteur « à cause des eaux qui « entravent les opérations ».

Dans la tranchée Longueval, la plate-forme est arasée à la cote 30, et les crêtes sont à la cote 35. La tranchée a donc 5 mètres de hauteur sur une largeur de 40 mètres.

Un éboulement s'était produit dans le talus du Canal proprement dit, au kilom. 47,500, côté droit. On s'occupait à vider la chambre de l'éboulement et à refouler dans l'Obispo, au moyen d'une pompe centrifuge Dumont de 20 chevaux de force, les eaux d'une mare qui s'était formée en ce même point.

Aux chantiers de Las Cascadas, on a travaillé aux réparations de voies qu'il a fallu faire à la suite de l'inondation du 27 octobre dernier. Le rapport contient les renseignements suivants sur ces opérations :

Pour prévenir le retour de pareils accidents, les voies ont été reconstruites de façon à ménager l'écoulement des eaux autant que possible.

Dans les points bas où les eaux coulent avec violence, des appontements ont été établis pour assurer la circulation.

Le long de la voie de parcours un fossé profond a été ouvert et des buscs en tôle de 0 m. 70 de diamètre permettent aux eaux de passer facilement sous la voie pour aller se jeter dans l'Obispo.

Toutes ces mesures, bien comprises, ont nécessité un temps assez long, aussi les travaux de terrassements proprement dits ont-ils été à peu près arrêtés pendant la première quinzaine de novembre.

L'entreprise a continué à hâter les travaux d'installation du campement, 487 ouvriers, maçons, charpentiers, peintres, terrassiers, etc, y sont occupés. On a complètement terminé 60 baraquements d'ouvriers, tandis que 40 autres sont très avancés, 20 maisons de différents types sont destinées au logement du personnel. Des magasins, écuries, blanchisseries, etc, sont également édifiés.

L'ingénieur signale, en outre, que l'état sanitaire s'est amélioré, malgré les pluies persistantes et la grande humidité du mois de novembre.

Cette amélioration de l'état sanitaire, ajoute-t-il, est due dans une certaine mesure aux conditions meilleures de logement et de traitement. L'état sanitaire du personnel de la Compagnie et de la Société est aussi satisfaisant que possible.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et de constructions.* — Le chantier des Petites Chutes a été inondé pendant le mois ; la production s'en est ressentie, car il a fallu refaire les installations pour l'écoulement des eaux.

Au chantier de la Cunette, on a obtenu des résultats meilleurs que ceux d'octobre. Les deux attaques au grand matériel, aux cotes 53.40 et 56.30 ont fonctionné sans incident. En amont du Cerro Lapita, on poursuit une attaque au grand matériel, et 5 chantiers, desservis par 129 Decauville, sont installés aux cotes 57, 67, 70, 75 et 87.

Les deux attaques des chantiers du Cerro Emperador ont progressé normalement.

Six excavateurs desservent le chantier du Lirio, où une attaque au grand matériel travaille parallèlement à l'axe du Canal, à la cote 55.10, en aval, et à la cote 58, en amont.

En conclusion, le rapport explique que, dans cette section, les travaux ont été entravés en novembre « par les pluies, qui font déborder chaque « jour les *rios.* »

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cᵉ.* — Le rendement de novembre a été un peu supérieur à celui d'octobre. La progression eût été plus marquée sans la température, qui a été très défavorable, et si l'entreprise n'avait dû concentrer ses efforts sur la réorganisation des chantiers, la réfection des voies de parcours et de décharge, la remise en état ou l'augmentation des prises et conduites d'eau, mesures indispensables pour assurer la réalisation des progrès attendus.

A ce point de vue, fait remarquer le rapport, on a obtenu de sérieux résultats, dont le plan d'avancement permet de se rendre compte, et qui vont rendre possible, à très bref délai, l'utilisation d'un assez grand nombre d'excavateurs.

Cinq chantiers, établis aux cotes 65, 75, 85 et 95, ont fonctionné au gros matériel ; six chantiers aux cotes 60, 66, 75, 90, 105, 112, 115, 118, 121 et 125 ont travaillé au petit matériel. Un seul excavateur a marché en novembre, mais on en a expérimenté un du type « Culebra » et on va pouvoir en utiliser un assez grand nombre, soit de ce type, soit des anciens. Le déblai moyen par jour, obtenu par l'emploi du gros matériel, n'a pas été aussi fort qu'il pourra l'être dans un délai prochain.

Mais, signale l'ingénieur, il y a lieu de ne pas perdre de vue que la période qu'on vient de traverser ne saurait être considérée que comme une mise en train et que, par conséquent, les résultats ne peuvent servir à apprécier ceux que donnera la mise en marche complète du matériel dont l'entreprise dispose en ce moment.

Le programme de la réorganisation des chantiers comporte le remplacement, partout où cela est possible, par du gros matériel, des wagons Decauville que l'entreprise précédente avait employés en trop grande quantité. Ce n'est plus que sur les chantiers du kil. 54.300 au kil. 54.700 et du kil. 55.100 au kil. 55.400, où l'on prépare la place des excavateurs, qu'on travaille au petit matériel. Partout ailleurs on a supprimé ou modifié les voies anciennes, et on en a créé de nouvelles. L'estacade en construction dans la vallée du Lirio, et qui est appelée à rendre de grands services, avait atteint, en novembre, plus de 100 mètres de longueur. Les voies de décharge de la cote 85 ont été l'objet d'un soin particulier. Celles vers Cucaracha, en construction pour les cotes 60, 66, 76, 85 et 90, s'étendent déjà sur une longueur considérable et permettront de donner une très grande extension aux chantiers qu'elles doivent servir.

Des fossés ont été creusés sur divers points pour assurer l'écoulement des eaux, dont la présence avait occasionné de si graves dommages aux voies. On installait, enfin, sur les bords du Rio-Grande, une prise d'eau destinée à desservir les nombreux excavateurs et locomotives qui vont être prochainement mis en marche.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cᵉ.* — En novembre, il a été employé, sur les chantiers de Paraiso, 118 hommes et 59 wagonnets, qui ont produit environ 20 0/0 de plus qu'en octobre. La mise en bon état des voies a été effectuée par la Compagnie pour la plus grande partie ; l'achèvement de ce travail sera fait par les entrepreneurs. Au chantier de Pedro-Miguel, on a utilisé, en moyenne, 171 ouvriers, 2 excavateurs, 4 locomotives, 60 grands wagons et 38 wagonnets. Deux excavateurs ont été mis en réparation. En moyenne, 64 hommes et 29 wagonnets ont travaillé à la Déviation du Panama Rail Road. « Les pluies, dit le rapport, ont rendu ce chantier particulièrement

impraticable et ont provoqué de fréquents éboulements ».

Corozal

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cᵉ*. — Les travaux n'ont pu suivre la marche progressive des mois précédents, par suite des pluies continuelles. Néanmoins, le rapport constate « qu'une partie du « gros matériel à mettre en marche au commencement de la saison sèche est arrivée sur place » et qu'on « installe les voies qui doivent servir au « transport et à la marche des excavateurs ».

En *régie*, on a déboisé en grande partie le tracé probable de la dérivation du Pedro Miguel, entre le pont du Panama Rail Road et le rio Caïmitillo. Cette dérivation est destinée à l'assainissement du chantier situé entre les kil. 59,800 et 61,100. On avait poursuivi l'amélioration des voies de communication menant à la gare et la réparation de la route de Panama à Corozal.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cᵉ*. — La drague n° 10, qui poursuivait l'exécution de la passe entre les kil. 71,405 et 71,261, a dû s'arrêter le 22 novembre, par suite de la rupture de la chaîne de suspension de l'élinde. — La drague n° 6 a travaillé à approfondir et élargir le chenal à 70 mètres, du kil. 71,787 au kil. 71,580. — La drague n° 19 a été affectée, jusqu'au 14 novembre, à l'approfondissement du chenal du kil. 73,843 au kil. 74,013, en faisant des fonds de 8 mètres 50 à 9 mètres. Elle a été ramenée ensuite au kil. 73,078 pour enlever un haut-fond de 1 mètre 50. Le 20 novembre au soir, la marche de cet appareil a été arrêtée par suite d'une avarie au tourteau supérieur.

En *régie*, la drague n° 11 a continué dans le manglar le dragage sur l'axe du Canal, d'un chenal de 40 mètres de largeur et de 4 mètres de profondeur, sur une longueur d'environ 100 mètres. Une équipe a été installée en avant de cette drague pour opérer le dessouchement sur le tracé : les débris étaient entassés le long de la rive afin de faciliter leur chargement.

On a garanti les communications du campement en rechargeant une partie d'empierrement de 100 mètres à l'entrée du terre-plein vers Panama, point bas où le passage avait été menacé par les intempéries.

Le ralentissement, peu important, d'ailleurs, et prévu, du cube en novembre, occasionné exclusivement, sur plusieurs points de la ligne, par les pluies et les crues fréquentes, démontre déjà l'effet utile des travaux de précaution exécutés dans les mois précédents.

L'ensemble des constatations du rapport officiel prouve aussi que, simultanément, on a agi en vue de réaliser, au retour de la belle saison, une impulsion vigoureuse sur tous les chantiers, tant par les constructions ou réparations de voies que par les préparatifs pour la mise en fonctionnement de nombreux appareils de grande force. A ces mesures prévoyantes viendra s'adjoindre, à cette époque, l'effet de la réorganisation des entreprises récemment entrées en installation.

LES AMÉRICAINS ET LA NEUTRALITÉ DU CANAL

Le projet du capitaine Eads.

Un télégramme de Washington, du 6 février, communiqué aux journaux par l'agence Havas, signale une interpellation du sénateur Morgan, à l'occasion du dépôt, au sénat de Washington, du projet du capitaine Eads, consistant à faire passer des navires d'un océan à l'autre, au moyen d'un chemin de fer à travers l'isthme de Tehuantepec. D'après la dépêche dont il s'agit, M. Morgan, sénateur de l'Alabama, aurait fait allusion à la présence de vaisseaux de guerre français et anglais à Panama, exprimé la crainte que les îles situées près de l'entrée du Canal ne soient occupées et parlé du « contrôle des moyens de transit par l'isthme de Panama. »

La *Revue-Gazette Maritime et Commerciale* constate tout d'abord l'importance pratique de cette interpellation qui prouve que « le percement de l'isthme de Panama a définitivement cessé d'être, aux yeux des Américains avisés, une *pure imagination* ».

En ce qui touche la question de « contrôle », notre confrère ajoute qu'elle a été réglée par le Gouvernement souverain, par le Gouvernement libre des Etats-Unis de Colombie qui, dans l'acte de concession du Canal de Panama, a stipulé ce qui suit :

Art. 5. — Le Gouvernement de la République déclare neutres en tous temps les ports de l'une et l'autre extrémité du Canal et les eaux de celui-ci de l'une à l'autre mer; et, en conséquence, en cas de guerre entre d'autres nations, le transit par le Canal ne sera pas interrompu par ce motif; les navires marchands et les individus de toutes les nations du monde pourront entrer dans lesdits ports sans être inquiétés ni détenus. En général, tout bâtiment pourra transiter librement, sans aucune distinction, exclusion ou préférence de nationalités ou de personnes, moyennant le payement des droits et l'observation des règlements établis par la Compagnie concessionnaire pour l'usage dudit Canal et de ses dépendances. Sont exceptés les troupes étrangères qui ne pourront passer sans la permission du Congrès, et les navires des nations en guerre avec les Etats-Unis de Colombie qui n'auraient pas acquis le droit de transiter en tous temps par des traités publics garantissant la souveraineté de la Colombie sur l'isthme de Panama et le territoire où se creusera le Canal, l'immunité et neutralité du même Canal, ses ports, baies, dépendances, ainsi que celles de la mer adjacente.

Quant au projet du capitaine Eads, voici l'appréciation qu'en donnait l'amiral Ammen, dont la compétence au point de vue maritime est appréciable, dans une lettre spéciale adressée au commencement de janvier 1887, au *Sun*, de Baltimore :

« ... Il n'y a en ce moment sur le globe aucun bâtiment de guerre déplaçant mille tonnes ou plus, qui ne serait pas

disloqué et réduit à l'état de plaques sans rivets si le chemin de fer pour navires du capitaine Eads était réellement construit avec le matériel roulant pour le transport des navires, et s'il se trouvait quelqu'un d'assez absurde pour proposer d'expédier un navire sur cette voie.

« AMIRAL AMMEN. »

LES PÉTROLES AMÉRICAINS
et le Trafic futur du Canal

Nous avons parlé, dans notre numéro du 1er décembre 1886, de l'avenir des envois de pétrole américain en Extrême-Orient ; de nouveaux documents nous permettent de revenir plus en détail sur cette importante question.

Le commerce d'exportation des pétroles est actuellement une des branches les plus prospères du commerce général des Etats-Unis. Ces pétroles vont être sérieusement menacés par la concurrence que vont leur faire les pétroles russes sur les divers marchés européens. Les huiles minérales du Caucase, en effet, en raison des nouvelles facilités de transport et de leur bon marché exceptionnel, semblent destinées à supplanter leurs concurrents sur les marchés d'Europe.

Mais il restera aux Etats-Unis la consommation des Amériques et de l'Extrême-Orient, élément de trafic pour le Canal de Panama. Voici la décomposition des expéditions du port de New-York pour 1885 :

	Gallons.	Litres.
Brésil....... pétrole raffiné.	6.105.565	23.109.564
Confédération Argentine et Uruguay................	5.893.250	22.305.951
États-Unis de Colombie.....	464.707	1.758.916
Vénézuéla.................	723.526	2.738.556
Autres ports de l'Amérique du Sud.....................	67.101	253.977
Centre Amérique...........	305.894	1.157.809
Mexique..................	1.215.032	4.598.896
Colonies anglaises de l'Amérique du Nord............	1.383.097	5.235.022
Cuba......................	420.561	1.591.823
— ... . pétrole brut.	2.857.852	10.816.970
Indes occidentales (Antilles) et Guyane anglaise.........	1.534.902	5.809.604
Autres Indes occidentales....	1.239.512	4.691.543
Chili et Pérou...... raffiné.	1.054.014	3.989.443
Inde et Siam....... raffiné.	28.699.200	108.626.472
Chine et Japon...... raffiné.	26.842.880	101.600.301
Indes orientales..... raffiné.	28.772.320	108.903.231
Australie........... raffiné.	2.813.836	10.650.369
Nouvelle-Zélande.... raffiné.	858.451	3.249.237
Iles Sandwich....... raffiné.	223.580	846.250
Totaux.........	111.475.280	421.933.934

La consommation du pétrole n'est pas encore très développée sur les côtes américaines que baigne l'Atlantique, mais en Extrême-Orient et sur les bords du Pacifique l'avenir est très important. Là, en effet, les débouchés sont pour ainsi dire incalculables et c'est le Canal de Panama qui livrera cet avenir aux Américains.

L'ouverture du Canal interocéanique, seule, dit un de nos confrères, permettra aux vapeurs et aux nombreux voiliers de la marine de commerce des Etats-Unis d'approvisionner les côtes du Pacifique, l'Australie, le Japon, la Chine et les Indes-Orientales, *sans rompre charge*, ce qui est un avantage de premier ordre pour un fret aussi difficile à manier que le pétrole. La taxe de transit du Canal ne sera pas un obstacle aux expéditions de ce produit, puisque les envois de pétrole américain, par vapeurs, de New-York en Chine et au Japon, se font journellement par la voie du Canal de Suez...

Qui oserait prévoir l'immense avenir réservé à l'exportation des pétroles américains en Extrême-Orient? Qu oserait chiffrer la consommation des huiles minérales dans un pays comme la Chine, dont la population est estimée à 400,000,000 d'habitants, lorsque le percement de l'isthme de Panama sera la voie directe d'échange?

Nous nous contenterons d'enregistrer qu'en 1885, 350,000 tonnes de pétrole, provenant uniquement du port de New-York, auraient transité par le Canal à destination des côtes du Pacifique et de l'Extrême-Orient; soit, aller et retour, un mouvement maritime spécial de 700,000 tonnes, chiffre non prévu dans le total de 7,500,000 tonnes donné par le Congrès international de 1879.

DIEPPE ET LE CANAL DE PANAMA

Sous ce titre, le journal *Le Pilote*, de Dieppe, fait ressortir la nécessité pour ce port de la Manche de se préparer aux « exigences de la navigation en 1889 », année où le Canal de Panama « sera ouvert au commerce des nations. »

Comparant les avantages particuliers du Canal de Suez comme route vers l'Orient, et du Canal interocéanique comme route vers l'Occident du monde, le journal dieppois dit :

Le Canal de Panama ouvre un accès direct à tous les ports de la côte Ouest des deux Amériques, sans qu'un autre obstacle, isthme ou Péninsule, entrave désormais la route. Du Havre à San-Francisco, par exemple, la distance sera diminuée de 3,300 lieues. En dehors des escales de la côte Est de l'Afrique, qui n'ont aucun commerce, on ne saurait trouver aucun port que le Canal de Suez rapproche des grandes places d'Europe en supprimant une aussi longue partie de la route.

Le rédacteur du *Pilote* examine ensuite la situation des principaux pays et les divers trafics que favorisera l'ouverture du Canal de Panama :

Le Far west des Etats-Unis, dit-il, est déjà prospère. La côte Sud, où habite la race espagnole, doit prospérer de même dès que le Canal l'aura rapprochée de l'Europe en facilitant ainsi l'émigration et les relations commerciales. On sait le développement énorme qu'a pris sur la côte de l'Atlantique la République Argentine depuis vingt ans, et les progrès du Brésil.

Les pays situés entre la mer et les Cordillères, très étroits relativement à l'entrée des montagnes, sont rafraîchis par les vents des cimes et les courants du pôle. Leurs eaux descendent en fraîches cascades. L'habitat est sain, malgré la latitude. Les émigrants vont les préférer à la côte Est équatoriale. De plus, les mines innombrables que recèlent les Cordillères seront certainement explorées, et peut-être se produira-t-il, avant vingt ou trente ans, un énorme affluent humain vers les richesses minérales de la Bolivie et du Pérou,

comme il s'en est déjà produit vers l'Australie et la Californie.

Le commerce européen reprendra donc une vie nouvelle à l'ouverture du Canal de Panama. Il est certain que nos villes de la Manche, où se trouvent les avant-ports de Paris, doivent recevoir en transit les produits que la France enverra à Panama.

Or, en 1889, les bassins de Dieppe, déjà creusés, seront accessibles par le chenal du Pollet et le port recevra des navires de tout tonnage; nous avons déjà démontré les avantages que Dieppe présente sur le Havre et Rouen; il faudra à ce moment déterminer les compagnies qui créeront des lignes nouvelles par le Canal sur le Pacifique à s'établir dans notre port, en leur offrant des commodités supérieures à celles qu'elles pourraient trouver ailleurs.

Le rédacteur conclut en appelant l'attention sur les mesures à prendre et qu'il convient d'étudier immédiatement dans ce but, afin que l'ouverture du Canal de Panama « apporte à la ville de Dieppe des bienfaits semblables à ceux de 1848 », amenés par l'établissement des chemins de fer.

1886-1887

Le *Panama Star and Herald*, qui paraît à Panama, a publié dans son numéro du 1er janvier une sorte de revue des travaux exécutés dans l'Isthme pendant l'année 1886. Ce travail conduit le rédacteur à apprécier l'avenir de l'œuvre en bonne et large voie d'exécution.

Le commencement de la nouvelle année, dit le rédacteur, n'est pas une époque des moins convenables pour faire quelques remarques concernant le Canal. Mais, quelle que puisse être la bonne volonté de l'écrivain, c'est une tâche excessivement difficile que celle de donner une idée juste et graphique du travail exécuté, ou de ce qui doit encore être fait, car un gros volume serait nécessaire pour rester digne du sujet.

L'année 1887 s'ouvre pour le Canal sous les auspices les plus favorables.

Le long de la ligne entière, des efforts sont faits pour que tout soit préparé en vue d'activer les travaux pendant la saison sèche qui s'approche; et si cette saison se trouve être favorable et prolongée, de tels progrès seront effectués, qu'ils satisferont même ceux qui sont les plus anxieux de voir l'œuvre terminée.

Le rédacteur énumère, de Colon à Panama, les entrepreneurs auxquels l'exécution du Canal a été confiée. Nous avons donné plusieurs fois cette nomenclature.

La Compagnie du Canal, continue le rédacteur du *Panama Star and Herald*, ne garde sous sa direction immédiate que les ateliers, dans lesquels se font les réparations et les travaux de machines de toute espèce.

Le rédacteur remarque, ici, qu'en ayant confié à « quelques puissantes associations, » le travail du creusement, « les progrès et la direction des travaux en sont assurés et simplifiés. » — « Mais, « ajoute-t-il, la propre responsabilité de la Compa- « gnie en est accrue, parce qu'elle doit endosser, « et cela devant ses actionnaires, les travaux exé- « cutés par les entrepreneurs, et de cette façon, « d'ailleurs, les agents de la Compagnie sont tenus « à exercer une surveillance constante, à répon- « dre de tous les actes des entrepreneurs choisis ».

Le rédacteur du *Panama Star and Herald* termine ainsi :

Nous ne sommes pas optimistes, mais si l'année qui s'ouvre en ce moment ne se trouve être même qu'une année ordinaire, et si aucun événement grave et extraordinaire ne surgit, les cinq mois au moins de temps sec que nous pouvons espérer cette année, contrairement aux pluies inusitées de l'année dernière, feront voir un progrès vers l'achèvement de l'œuvre qui jusqu'à présent n'a pas eu de précédent, si grands qu'aient été les triomphes remportés.

L'auteur de cet article constate en terminant que « toutes les choses ayant trait à l'achèvement « du travail ont été étudiées », et que « tout ce « qui est nécessaire pour l'exécution de l'œuvre est « sur les lieux ».

L'AMÉLIORATION DU RIO MAGDALENA

L'ouverture du Canal de Panama, dont l'exécution opérera une transformation si considérable dans les relations commerciales de l'hémisphère occidental, a déjà provoqué, dans les divers pays intéressés, des études pratiques en vue de pouvoir, dès l'ouverture de la nouvelle voie maritime, participer aux avantages qu'elle offrira au commerce et à la navigation du monde. Ce mouvement et ces préparatifs sont signalés à nos lecteurs au fur et à mesure qu'ils se produisent, correspondant pour ainsi dire, aux étapes successives de la marche des travaux du Canal.

Le dernier fait, dans cet ordre d'idées, dont nous soyons informés, provient de la Colombie même : Le *Daily Star and Herald* de Panama annonce que les commerçants et les habitants du port de Barranquilla, un des principaux de la côte atlantique, ont pris l'initiative d'une démarche auprès du Conseil national de la République tendant à ce que les travaux nécessaires soient entrepris pour rendre navigable le fleuve Magdalena.

Les nombreux articles qui ont été publiés sur cette question, dit le *Star and Herald*, prouvent que le peuple de Barranquilla apprécie entièrement les bénéfices que l'on retirera de ce port par la réalisation des améliorations longtemps étudiées aux Bocas de Ceniza.

Le travail projeté est d'une plus grande importance que ce qui avait été supposé, et, considéré sous trois points de vue différents, il est digne d'une sérieuse attention. Les points auxquels nous faisons allusion sont : 1° son rapport avec les intérêts nationaux de Colombie ; 2° Les relations profitables et avantageuses qu'il aura par le Canal interocéanique que l'on creuse dans l'Isthme et 3° l'influence qu'il exercera probablement sur le commerce de la République avec les nations étrangères.

Nous ne nous occuperons ici que du second point exposé dans le mémoire, cette partie seulement présentant un intérêt spécial pour l'avenir du Canal. Le document s'exprime ainsi :

Tout le monde sait que l'achèvement du Canal de Panama, de cette grande entreprise, donnera une puissante impulsion au commerce du globe.

En raccourcissant la voie maritime entre Liverpool et San Francisco de 15,000 milles, et en rendant comparativement

voisines deux nations qui sont maintenant éloignées, il résultera que le commerce du monde sera de beaucoup augmenté. D'après cela, nous demandons si nous nous préparerons à recueillir les bénéfices de ce formidable changement, ou si nous attendrons les bras croisés pendant que les autres peuples se préparent sagement à recueillir le bénéfice de la récolte future.

Avec un Canal et une rivière, les facilités de communication entre l'intérieur et nos ports seront augmentées.

Après avoir indiqué sommairement les résultats des améliorations sollicitées dans le parcours du Magdalena sous le rapport de la défense du pays, les pétitionnaires ajoutent :

Mais nous préférons ne pas considérer la question au point de vue militaire; nous désirons considérer plutôt les bénéfices qui seront obtenus du travail au point de vue pacifique. Nous devons parler ici avec une grande réserve, pour ne pas être pris pour des visionnaires, en appelant l'attention sur les bénéfices immenses qui suivront la réalisation de l'œuvre. L'ouverture du Canal de Panama fera des ports de la Colombie les stations principales sur la grande route maritime du monde. Les navires anglais y aborderont pour recevoir des provisions de charbon en route pour leurs possessions d'Australie et de l'Inde. Les côtes de l'ouest des Etats-Unis seront plus rapprochées de nous que les côtes de la Nouvelle-Angleterre et le port de New-York, et recevront par nous leurs approvisionnements de produits tropicaux. Des lignes de steamers feront le commerce entre San-Francisco et nos ports de Colombie, tandis que d'autres passeront ici, dans leurs voyages de San-Francisco ou Hong-Kong à Rio-Janeiro, Buenos-Ayres ou d'autres ports de l'Est. Tous ces steamers s'arrêteront pour prendre des passagers, des marchandises ou des dépêches. Un écolier même comprendra l'immense impulsion qui sera donnée au commerce des nations et spécialement à celui de la Colombie par l'ouverture du Canal.

Nous devons donc nous préparer pour ce grand changement, et nos législateurs à Bogota ne doivent pas perdre leur temps pour faire commencer le travail, de manière à ce que nous puissions retirer tous les avantages de ce changement dans le courant dn trafic du monde.

Pour indiquer l'importance du projet soumis à l'examen du Gouvernement colombien, nous nous bornerons à rappeler que le Rio Magdalena est le fleuve le plus important de la Colombie, qu'il traverse dans presque toute sa longueur, depuis la frontière de l'Equateur jusqu'à l'Atlantique. C'est dire que la mise en état de navigabilité de ce grand cours d'eau ouvrira au commerce de vastes territoires, riches et fertiles, dont les produits ne trouvent pas d'écoulement facile, vu le manque de communications directes et rapides. Les améliorations désirées étant réalisées, le courant des échanges se portera naturellement sur Barranquilla, port voisin de l'embouchure du Magdalena, où feront escale certaines lignes de vapeurs qui utiliseront le Canal de Panama.

HAÏTI EN 1886

M. Paul Deléage vient de faire paraître chez l'éditeur Dentu, un intéressant volume intitulé : *Haïti en* 1886 *vu par un Français*.

Ce livre, rédigé d'après des notes prises au cours d'un récent voyage, contient des aperçus nouveaux sur la République d'Haïti. Il vient à point mettre en lumière ce petit peuple, isolé pour ainsi dire, aujourd'hui, dans la mer des Antilles, mais « qui possédera demain, dit M. Deléage, les clefs du Canal de Panama ».

L'auteur signale les avantages qui résulteront pour cette île de l'ouverture du Canal interocéanique, et ceux qu'elle retire déjà des travaux en cours d'exécution.

Il cite, à ce sujet, les paroles suivantes prononcées, il y a quelques mois, par le Président Salomon, dans son discours d'ouverture au Parlement d'Haïti :

« Dans l'hémisphère dont nous occupons le centre, de quelque côté que se portent nos regards, la paix, le travail, le progrès apparaissent sous nos yeux. Il est heureusement impossible de déterminer les bornes de la somme de jouissance que notre position géographique nous réserve dans l'avenir, quand aura retenti le dernier coup de pioche de l'infatigable vainqueur des isthmes... »

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Novembre 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	34	68.447 t.	29	58.757 t.
Voiliers	30	6.876	20	2.902
Totaux....	64	75.323	49	61.659

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 14 Février 1887.

Opp. 571. — Sur six obligations 4 0/0 au porteur nos 386,310, 386,311, 356,547, 385,464, 55,956 et 379,018.

Opp. 572. — Sur dix coupons no 12 (échéance du 1er janvier 1887) d'actions au porteur nos 221,609 à 221,618.

Opp. 573. — Sur quarante obligations 4 0/0 au porteur nos 168,932 à 168,941 et 258,938 à 258,967.

Opp. 574. — Sur cent cinquante-quatre obligations 4 0/0 au porteur nos 12,561 à 12,564 et 12,601 à 12,750.

Opp. 575. — Sur un certificat provisoire et nominatif d'action no 522,969.

Opp. 576. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée no 107,653

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 Février 1887.

Opp. 531. — Sur sept obligations nouvelles définitives au porteur nos 386,030 à 386,036.

Opp. 548. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées, nos 160,007 et 160,008.

Opp. 526. — Sur une obligation nouvelle définitive au porteur, no 335,003.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Les vues photographiques, prises le long du tracé du Canal Interocéanique, sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 FÉVRIER 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouiss^e 15 janv. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	300 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouiss^e 15 octobre 1886
1er	391.25 390 388.75 392 50 393.75	en liq. : 393.75 388 75 392.50 au 15 : 390 387.50	333 331.25 330 327 325 322 320	208.50 208 207.50 205 207	261 260	467.50 465 470 471.25	438 438.50	445 443
2	392.50 393.75 395 396.25 397.50 398.75	en liq. : 390 395 393.75 au 15 : 390 393.75	330 332.50	205 206 207	260 259 258	470 471 472	438 437	443 444
3	395 393.75 392.50 391.25	en liq. : ... au 15 : 390 392.50	322 325	205 ...	258 257 256	474 472 470	435	443 443.50 444
4	390 387.50	en liq. : .. au 15 : 387.50 388.75	322 322.25 325	205	257 258 260	465 469	435 438	443 444 442 440
5	392.50 391.25 393.75	en liq. : ... au 15 : 392.50 395 390	330 329 328	205 207 208.50 210 209	259 260 261 261.50	465 470 474 475	438 437 435	441 441.50
6	»	»	»	»	»	»	»	»
7	395 396.25	en liq. : ... au 15 : 395 393.75	335	210	261 261.50 262 261.75	475 477.50 480 485	435 438 440	444 445
8	396.25 397.50	en liq. : ... au 15, 395	335 330	210 210.75 211	262 262.50 263 262.25	475 482.50 480	439 440 442	444 445 446 447 446.50
9	395 393.75	en liq. : ... au 15, 392.50 393.75	330	210	263 262 262.25 262.50	480 479 477 475	440 438	446 446.50 447
10	393.75 392.50 395	en liq. : ... au 15, 392.50 395	335 330	211 210 209	262 262 25 263	476 480	437.50	442 443 445
11	395 393.75	en liq. : ... au 15, 393.75	332.50 3347 5	210 208 207.50	262 263 264 265	473 475	439	445 443
12	395 393.75	en liq. ... au 15, 393.75	330 332.50 333	209 210	265 264	473 473.25	437.50	445
13	»	»	»	»	»	»	»	»
14	392.50 393.75 392.50 393.75	en liq. : .. au 15, 392.50 393.75 391.25 392.50	330 332	210	264.50 264 263.75 263 263.25 263.75 264 264.50	475 476.25 477 477.50	435 436 437.50 438 439 436 439	444 445 443 441 442.50 445

7e Année. — Numéro 181. Mardi 1er Mars 1887

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 4 0/0

Quatrième tirage.

Le quatrième tirage des obligations 4 0/0 aura lieu le mardi 15 mars prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 862 obligations (445, 1re série. — 417, 2e série), qui seront remboursables à dater du vendredi 1er avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 3 0/0

Cinquième tirage.

Le cinquième tirage des obligations 3 0/0 aura lieu le vendredi 1er avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.147 obligations qui seront remboursables à dater du 15 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 4 0/0

Payement du cinquième coupon.

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 5 (de 10 francs), échéant le 1er avril 1887, sera payé, à partir du vendredi 1er avril, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

9 fr. 429, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Tirage du 15 *février* 1887.

ERRATUM. — Dans le *Bulletin* du 15 février, la liste des obligations nouvelles amorties au 3e tirage porte, par erreur, le numéro **435,939** comme étant sorti à ce tirage ; c'est le numéro **135,539** qui doit être lu.

LE VOYAGE DE M. CHARLES-A. DE LESSEPS

Une dépêche de la Pointe-à-Pitre, en date du 22 février, annonce que le *Canada* a touché ce port le même jour, ayant à son bord M. Charles-A. de Lesseps, vice-président, et M. Cottu, administrateur de la Compagnie de Panama, partis de Saint-Nazaire le 10 courant. Tout était bien à bord.

LE CUBE DE JANVIER

Dans les précédents bulletins, en rendant compte de la marche des travaux pendant la saison pluvieuse, nous avons entretenu également nos lecteurs, et à plusieurs reprises, des efforts considérables de nos entrepreneurs et de nos ingénieurs pour développer les chantiers, y faire affluer le plus grand nombre possible d'ouvriers, y réunir pour la saison sèche un matériel d'attaque puissant. En même temps que nous constations la réalisation du programme de 1886, nous nous préoccupions des moyens par lesquels la Compagnie, et les entrepreneurs surtout, se préparaient à réaliser le programme tracé pour 1887.

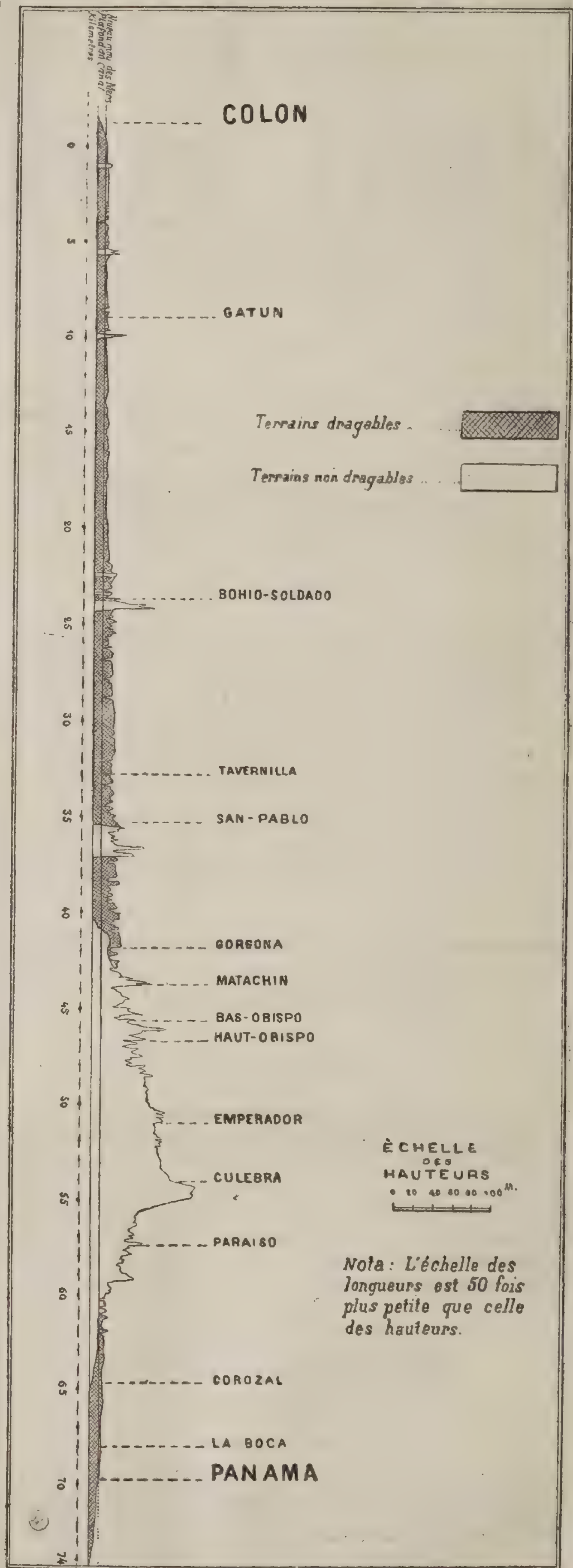
Dans le rapport du Président-Directeur, lu à l'Assemblée générale du 29 juillet dernier, le cube pour l'année qui vient de finir avait été évalué à 12 millions de mètres ;

Au 31 décembre, le cube extrait pendant l'année atteignait 11,727,000.

Il faut espérer que 1887 demeurera dans les données du programme exposé l'année dernière par le Président-Directeur de la Compagnie, et que les résultats à chiffrer au 31 décembre de l'année actuelle ne s'éloigneront pas, au moins d'une manière sensible, des chiffres prévus.

Nous croyons, à ce propos, devoir appeler l'attention de nos lecteurs sur la nature du travail actuellement en exécution pour que les indications que nous continuerons à donner chaque mois, avec la même sincérité, aient pour tous la clarté désirable et ne soient pas seulement, à leurs yeux, des chiffres arides.

Pour faciliter l'appréciation des distinctions que nous allons établir sur les conditions de l'exécution du programme de 1887, nous donnons ci-contre un profil du Canal.



Dans ce profil, ainsi d'ailleurs que nous avons eu le soin de l'indiquer dans la légende, les parties teintées de gris sont celles où le travail s'exécute presque complètement à la drague ; nous les appellerons les « *parties molles* ».

Celles au contraire qui sont laissées en blanc sont les parties où l'extraction se fait au moyen d'excavateurs ; nous les appellerons les « *parties rocheuses* », quoique la roche y soit souvent mêlée de terrains de diverses natures.

Dans ce profil, les proportions ne pouvant pas, matériellement, être les mêmes, — le manque d'espace ne le permettant pas, — nous avons dû forcer l'élévation de la partie rocheuse, mais nous avons indiqué, en marge du profil, les hauteurs exactes.

Il est facile de voir, à premier examen, combien grande est la différence entre le travail à exécuter dans les parties « molles » et celui à exécuter dans les parties « rocheuses ». Le premier, presque tout dragage, ne présente aucune difficulté sérieuse, et s'il s'agissait simplement de frapper l'imagination du public par de gros chiffres de cubes extraits, il eût suffi de concentrer toute l'attention du côté des dragages, et des résultats considérables, en apparence au moins, eussent été facilement atteints.

M. Slaven, l'entrepreneur chargé des dragages du côté de Colon, télégraphiait le 5 août dernier, à notre Président-Directeur :

New-York, 5 août 1886.

Lesseps, Paris.

Essaierons d'extraire un million de mètres par mois.

Slaven.

De ce côté, l'exécution du Canal n'éprouvera jamais de retard ; y eût-il du temps perdu, il sera toujours regagné.

Mais le but poursuivi par la Compagnie n'est pas seulement d'accélérer le travail dans les parties « molles », c'est aussi et surtout celui d'attaquer vigoureusement le Canal sur toute la ligne ; voilà pourquoi elle s'est si fort préoccupée du travail dans les parties « rocheuses », voilà pourquoi nous avons entretenu nos lecteurs, avec une insistance qu'ils s'expliquent bien, de l'organisation des chantiers dans les sections d'Emperador et de la Culebra, notamment du développement extraordinaire des voies de décharge et de l'accumulation sur un espace relativement restreint du plus puissant outillage d'excavation qui ait jamais été réuni jusqu'à ce jour.

Ces détails nous ont paru nécessaires, en entrant dans l'année 1887, pour permettre à nos lecteurs de juger en parfaite connaissance de cause les communications que nous aurons à leur faire, et pour que leur appréciation ne s'appuie pas seulement sur des chiffres, mais sur la valeur réelle de ces chiffres suivant la nature du travail effectué et du résultat obtenu.

Les pluies se sont prolongées jusqu'au milieu de janvier ; la mauvaise saison, ou saison pluvieuse, a donc eu une durée anormale ; les résultats obtenus en janvier en ont été naturellement quelque peu amoindris.

Voici le cube de janvier :

Colon	38.000
Gatun	252.000
Bohio Soldado	18.000
Tavernilla	15.000
San Pablo	25.000
Gorgona	34.000
Matachin	11.000
Obispo	27.000
Emperador	116.000
Culebra	44.000
Paraiso	32.000
Corozal	21.000
La Boca	120.000
	753.000
Dérivations	296.000
Accessoires	2.000
Total	1.051.000

Il convient de remarquer que la section d'Emperador a donné 116,000 mètres cubes contre 53,000 en décembre dernier ; celle de Culebra, 44,000 contre 20,000.

Ces résultats sont, pour l'Administration, pleins de promesses ; d'autant que ce n'est que dans le courant du mois de février que la majorité des excavateurs des chantiers de la Culebra devaient commencer à fonctionner.

Si les indications des entrepreneurs américains chargés des dragages du côté de Colon, tels qu'ils sont relatés dans la dépêche que nous donnons plus haut, se réalisaient, même en partie, pendant la saison sèche, les chiffres progressifs déjà obtenus en janvier sur les autres chantiers du Canal ne permettraient plus de douter de l'exécution du programme de 1887.

NOUVELLE LIGNE MARITIME

dans le Pacifique

Nous trouvons dans le journal *La Republica*, de Tegucigalpa, organe ministériel du Gouvernement du Honduras, un document intéressant pour nos lecteurs : Cet Etat du Centre-Amérique se prépare, dès à présent, à participer au grand essor commercial que doit provoquer l'ouverture du Canal de Panama.

La feuille officielle reproduit, dans son numéro du 4 décembre 1886, le texte d'un contrat conclu entre le ministère du *Fomento* de la République du Honduras et MM. José A. March et Carlos F. Irigoyen, pour « la création d'une ligne régulière « de paquebots-poste sur l'Océan pacifique entre « San Francisco, les ports du Honduras et Panama. »

La nouvelle entreprise commencera son exploitation le 1er octobre 1887 ; son contrat aura une durée de dix années à partir de cette date.

Parmi les articles de la convention signée, il en est deux qui visent plus spécialement la question de

l'extension du service créé. Nous traduisons ces deux articles :

Article 21.

A l'expiration du présent contrat, l'entreprise aura un droit de préférence sur toutes les autres entreprises de même nature, à conditions égales, au cas où il lui conviendrait de continuer le service dans les termes d'un nouveau contrat ; et également lorsque se réalisera, au Guatémala, la construction du chemin de fer du Nord, l'entreprise aura le même droit pour l'établissement de lignes de vapeurs dans les ports de l'Atlantique de cette République.

Article 23.

Dans le cas de l'ouverture du Canal de Panama, le Gouvernement réglera avec l'entreprise la forme dans laquelle le contrat devra être continué, étant entendu qu'à conditions égales elle aura toute préférence sur les autres entreprises analogues.

C'est la première fois, croyons-nous, que, dans un contrat public officiel, une clause spéciale est introduite en vue de l'ouverture du Canal interocéanique ; il est au moins intéressant de remarquer que le Canal de Panama est la seule voie de transit entre les Amériques dont la réalisation soit prise en considération.

L'établissement d'un service à vapeur sur le Pacifique avec prolongement prévu sur l'Atlantique, donnera une active impulsion aux relations entre le Centre-Amérique et les Etats du Pacifique d'une part ; stimulera, d'autre part, la production et le commerce du Honduras. De là, pour le Canal de Panama, un élément nouveau de trafic dont l'importance se développera largement dès que l'intercourse entre les deux côtes pourra se faire directement, sans transbordements.

C'est, dès aujourd'hui, un surcroît de tonnage en réserve pour le transit du Canal, que les Commissions du Congrès internationational de 1879 n'avaient pas compris dans leurs évaluations d'un mouvement maritime de 7 millions 1/2 de tonnes pour le commencement de l'exploitation.

LA NAVIGATION DU PÉROU

Le Pérou est un des pays qui seront compris dans la « sphère d'influence » du Canal de Panama ; nous croyons donc utile de fournir quelques chiffres relatifs à son mouvement maritime actuel ou du moins à son mouvement durant l'année 1885, date de la dernière statistique publiée. D'après ces données, prises dans un rapport du vice-consul d'Italie au Callao, il sera possible de se faire une idée de l'importance qu'aura la part contributive du Pérou dans le trafic futur de la voie interocéanique.

Le Callao est le port le plus considérable de la République péruvienne ; le voisinage de Lima, la capitale, contribue à lui faire une situation importante.

En 1885, année qui, remarquons-le bien, a été très mauvaise au Pérou par suite d'événements politiques et autres, 274 vapeurs marchands jaugeant 298.609 tonneaux sont arrivés au Callao ; 270 en sont partis avec un tonnage de 297.680 t.

Voici d'ailleurs le tableau de ce mouvement réparti par pavillons :

PAVILLONS	ENTRÉE		SORTIE		ENSEMBLE	
—	Vap.	Tonn.	Vap.	Tonn.	Vap.	Ton.
Allemand	22	26.197	21	25.075	43	51.272
Anglais......	172	156.969	169	157.222	341	314.191
Chilien.......	43	58.972	43	58.913	86	117.885
Français......	19	30.063	19	30.062	38	60.125
Italien........	1	993	1	993	2	1.986
Péruvien	17	25.415	17	25.415	34	50.830
	274	298.609	270	297.680	544	596.289

En dehors de ces bâtiments, il est arrivé dans le port péruvien 70 vapeurs de guerre jaugeant 96.301 t., et il en est parti 69 jaugeant 94.793 t.

Pour les voiliers, on en a compté 207 avec 94,462 tonneaux à l'entrée, et 214 avec 97,225 tonneaux à la sortie, ce qu'indique, du reste, le relevé suivant :

PAVILLONS	ENTRÉE		SORTIE		ENSEMBLE	
	Voiliers	Tonnes	Voiliers	Tonnes	Voiliers	Tonnes
Allemand.......	12	7.860	11	6.733	23	14.593
Anglais	64	38.762	69	43.663	133	82.425
Autrichien ou Norwégien....	3	2.398	3	1.750	6	4.148
Chilien.........	12	6.505	12	6.499	24	13.004
Colombien......	21	3.022	18	2.404	39	5.426
Français........	3	1.667	3	1.667	6	3.334
Honduras.......	16	3.434	17	4.342	33	7.776
Italien	23	8.813	24	9.101	47	17.914
Nord-Américain (Etats-Unis)...	15	13.013	13	10.963	28	23.976
Péruvien	22	3.671	27	4.440	49	8.111
Portugais.......	16	5.317	17	5.663	33	10.980
	207	94.462	214	97.225	421	191.687

Quatre lignes régulières de navigation à vapeur ont fait régulièrement escale au Callao en 1885 : la ligne anglaise de la *Pacific steam navigation Company*, la ligne française de la *Compagnie maritime du Pacifique*, la ligne allemande *Kosmos* et la ligne chilienne *Sud-americana* (de Valparaiso).

Une ligne nouvelle avait été établie entre l'Italie et les Républiques du Pérou et du Chili. Malheureusement le vapeur *Italia* (Compagnie Rocco Piaggio et fils), qui inaugura cette ligne en 1885, fit naufrage presque en vue du Callao à son voyage de retour pour Gênes, de sorte que l'entreprise échoua.

Les Italiens ne se sont pas découragés pourtant, puisque nous voyons qu'avec le *Giava*, le *Vincenzo Florio* et le *Gottardo*, la puissante Compagnie Générale de Navigation italienne a établi depuis un service régulier mettant le Callao en relations directes avec la Péninsule italique

La Compagnie anglaise de la *Pacific S. N. Company* correspond avec la *Royal Mail*, sur l'Atlantique, au moyen du chemin de fer qui traverse l'Isthme de Panama. De cette façon, il y a déjà entre les deux Océans un certain trafic, qui, accru, appartiendra au Canal lorsque celui-ci aura été livré à la navigation.

LE TRAFIC DE L'AMÉRIQUE CENTRALE

Dans un récent article sur le Canal de Panama et son avenir, la *Wiener Bœrse* fait remarquer que dans les évaluations de recettes primitives du Congrès international de 1879, d'importantes sources de revenus ont été négligées :

Les calculs du trafic et du rendement probables du Canal, dit la feuille viennoise, ne sont basés que sur le nombre des navires qui doublent le Cap Horn et de ceux qui établissent la communication avec la route de Panama. Il est à peine possible d'évaluer dans quelle proportion croîtront le commerce, l'exportation, la colonisation, etc., dans ces riches pays de l'Amérique occidentale ! La richesse minérale de toute la côte occidentale de l'Amérique est certainement très grande, mais l'élévation des prix de transports et la difficulté des communications entravent leur exploitation, comme celle de tous les autres produits qui, par l'ouverture du Canal de Panama, deviendront plus susceptibles de participer à la concurrence générale.

Un appoint très considérable de commerce sera fourni également au Canal interocéanique par les États du centre Amérique, dont les ressources seront largement développées grâce aux nouvelles facilités que procurera la communication directe entre les deux océans.

Pays immensément riches en produits, ajoute la *Wiener Bœrse*, ils possèdent tous ceux des tropiques et des zones tempérées; ce sont des pays propres aussi bien à l'exploitation de plantations (qui fournissent au commerce du café, du sucre, de l'indigo, de la cochenille, etc., en un mot, toutes les productions des tropiques) qu'à la culture des produits de l'Europe centrale.

D'autre part, de grandes étendues de prairies se prêtent d'une manière avantageuse à l'élevage des races bovine et ovine ; outre des mines d'or et d'argent de grand rendement, il s'en trouve d'autres où on recueille des pierres précieuses, du cuivre, du plomb, du zinc et du fer; il y a là un champ assuré et des éléments multiples pour de grandes entreprises futures.

La richesse en bois de l'Amérique centrale est extraordinaire ; les grandes forêts produisent les essences les plus précieuses, non seulement en bois d'ameublement et de construction, mais aussi en bois de teinture d'excellente qualité.

Le journal autrichien constate, en terminant, que l'ouverture du Canal de Panama diminuera de moitié la distance qui sépare actuellement de l'Europe ces grandes richesses accumulées, et il cite, à l'appui, l'abréviation des trajets entre les principaux ports de l'Europe et de l'Amérique.

LE LIVRE DE M. DE MOLINARI

Nous avons publié, dans le *Bulletin* du 15 janvier dernier, la dédicace à M. Ferdinand de Lesseps placée en tête du volume consacré par M. de Molinari au récit de son voyage à Panama.

Ce volume et un autre ouvrage du même auteur, ont été présentés à l'Académie des sciences morales et politiques dans les termes suivants, que nous reproduisons d'après le compte rendu donné par le *Journal officiel :*

Séance du 19 février.

M. Baudrillard présente deux ouvrages de M. G. de Molinari, édités par la librairie Guillaumin, et ayant pour titre : l'un, *les Lois naturelles de l'économie politique*, l'autre, *A Panama*.

Le premier est un complément d'autres écrits du même auteur, tels que : le *Cours d'économie politique* et *l'Evolution économique du dix-neuvième siècle*, pour ne citer que deux des livres auxquels M. de Molinari a attaché son nom.

La première partie de l'ouvrage se rapporte plus particulièrement aux faits et aux lois relatifs à ce qu'on appelle, dans les traités d'économie politique, la production et la répartition de la richesse. Dans la partie plus spécialement économique de son livre, M. de Molinari fait preuve, comme toujours, de la rare lucidité d'esprit qui lui est propre et des qualités d'écrivain qui le distinguent. L'originalité de ses vues sur certains points discutés n'est pas non plus d'un médiocre attrait dans le volume qu'il offre aujourd'hui au public.

A Panama est le recueil des lettres très remarquées que M. de Molinari a adressées au *Journal des Débats* pendant son séjour dans l'isthme. On y retrouve l'économiste éminent dans l'étude consacrée au percement de l'isthme, avec un piquant mélange d'observations morales et de descriptions de tous genres, lorsque l'auteur nous fait visiter en sa compagnie la Martinique et la république d'Haïti.

Dans ce substantiel et attachant volume, l'écrivain, aussi alerte que le voyageur, ne cesse de tenir le lecteur sous le charme d'un esprit plein de vivacité et d'un talent n'ayant pas moins de souplesse que de vigueur.

Ces récits de voyage, écrits par M. G. de Molinari pendant qu'il accompagnait, l'année dernière, M. Ferdinand de Lesseps et les Délégués de Chambres de Commerce dans leur visite aux travaux du Canal, ont été, dès leur publication, très appréciés par tous ceux qui s'intéressent aux grandes questions économiques et commerciales.

Pour faire suite à l'appréciation si autorisée dont l'Académie des sciences morales et politiques a consigné les termes dans son procès-verbal, nous croyons intéressant de reproduire quelques-unes des observations suggérées à nos confrères de la presse parisienne par la lecture de l'ouvrage de M. de Molinari :

Si aujourd'hui, dit le *Moniteur universel*, la réalisation de l'union des deux Océans est considérée comme un fait certain, si les funestes prédictions ou les manœuvres financiè-

res de la spéculation américaine tentées en vue de décourager les actionnaires ne rencontrent plus de créance, il n'en était pas de même il y a quinze ou dix-huit mois. M. de Molinari le rappelle dans la préface par laquelle il dédie son ouvrage à M. Ferdinand de Lesseps ; mais il constate aussi que les appréhensions qu'il entretenait à son départ se sont dissipées à mesure qu'il a pu « apprécier l'importance des travaux déjà accomplis et la puissance colossale des moyens d'exécution accumulés pour achever le reste. »

Le séjour dans l'isthme n'a pas tardé à affermir la conviction de l'écrivain, quant au succès complet de l'entreprise. Il raconte ce qu'il a vu, les nombreuses excursions faites sur tous les chantiers, sur les parties déjà navigables du Canal, les progrès réalisés dans les différentes sections.

La *Liberté* constate que le travail de M. de Molinari a le mérite d'être « sincère, impartial et rédigé sous l'impression des choses vues, avec la haute compétence qui caractérise ses œuvres » :

M. de Molinari, dit ce journal, a porté son enquête sur tous les faits et points de nature à éclairer son jugement sur la grande victoire que des Français préparent, à l'honneur et au profit de leur pays, sous l'énergique direction de M. Ferdinand de Lesseps, dans l'isthme qui cessera bientôt de séparer l'océan Atlantique de l'océan Pacifique.

La visite de tous les chantiers, l'inspection des magasins d'approvisionnements, de rechanges, des ateliers de montage et de lancement des dragues et autres engins, ne fait que confirmer la conviction de l'auteur.

De toutes les dispositions prises, avec la prudence et la prévoyance dont fait preuve la Compagnie dans l'exécution des travaux, il ressort que le succès du Canal de Panama est assuré, incontestable ; que la bataille sera gagnée.

Le *Siècle* s'exprime ainsi :

Notre éminent confrère, M. de Molinari, vient de recueillir en volume les lettres qu'il a publiées dans le *Journal des Débats* et dans lesquelles il rendait compte de son voyage à l'isthme de Panama. M. de Molinari a entrepris ce voyage avec les représentants des principaux centres commerciaux de l'Europe qui accompagnaient M. de Lesseps et voulaient examiner l'état des travaux de creusement du Canal. M. de Molinari, confirmant les témoignages des délégués des Chambres de commerce de Marseille et de Rouen, constate que l'œuvre de M. de Lesseps est en bonne voie. Dans toute l'étendue de l'isthme, des chantiers sont installés, des dragues et des excavateurs fonctionnent, un personnel de quinze mille ouvriers est occupé, la marche des opérations autorise les meilleures espérances. M. de Molinari a visité chaque chantier, de Colon à Panama, il s'est entretenu avec les ingénieurs, il a pu apprécier l'importance du travail déjà accompli et l'étendue de la tâche qu'il reste à effectuer, et il se déclare convaincu que le Canal sera ouvert à la navigation dans trois ou quatre ans.

Le *Messager de Paris*, résumant les impressions causées par la lecture de l'ouvrage de M. de Molinari, dit :

Ce volume, de tous points intéressant, écrit avec simplicité, a le mérite de montrer les choses telles qu'elles ont été prises sur le vif, d'envisager au point de vue patriotique des questions capitales pour la France, qu'il s'agisse de la situation de nos colonies des Antilles ou des progrès de la grande entreprise qui s'exécute dans le Nouveau-Monde au profit et à la gloire de notre pays.

Dans la dédicace par laquelle il fait hommage de son livre à M. Ferdinand de Lesseps, l'auteur rappelle les bruits sinistres que font courir de temps en temps, dans un but notoirement intéressé, les adversaires systématiques du Canal de Panama, non moins que la prétendue sollicitude qu'ils manifestent pour les capitaux engagés dans cette œuvre nationale. Parti sous l'impression de ces perfidies dont le public est las et par lesquelles il ne se laisse plus duper, l'écrivain a pu se convaincre sur place du manque de fondement des attaques tentées contre la Compagnie.

Après un récit complet de la visite des ateliers et magasins, des chantiers en activité sur toute la ligne du Canal, récit renfermant les informations les plus précises sur l'état des travaux en février 1886, sur la puissance des moyens accumulés pour assurer l'exécution et l'achèvement de la voie interocéanique en 1889, M. de Molinari affirme la confiance dans le succès final, éprouvée par ceux qui prennent part aux travaux aussi bien que par tous ceux qui, comme lui, ont pu se rendre compte *de visu* de l'avancement réel de l'entreprise.

... La lecture du livre, bien mieux que les quelques extraits que nous pouvons citer ici, initiera le public aux détails de la tâche grandiose que le génie de la France, soutenu par les capitaux français, est en voie d'accomplir sur la langue de terre qui sépare encore pour peu d'années l'océan Atlantique de l'océan Pacifique.

Le *Télégraphe* consacre un long article à l'analyse de l'ouvrage de M. G. de Molinari :

Il y aura bientôt un an, dit ce journal, qu'un paquebot-poste embarquait à Southampton de nombreux représentants des chambres de commerce françaises et étrangères, des ingénieurs, des entrepreneurs, des hommes de lettres, se rendant dans l'isthme américain, les uns pour y prendre part aux travaux du Canal de Panama, les autres pour constater sur place — répondant à l'appel de M. Ferdinand de Lesseps — le degré d'avancement de la voie maritime qui doit livrer aux plus grands navires un passage direct, commode et sûr entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique.

Au nombre des voyageurs, et s'étant joint à eux spontanément, se trouvait notre savant confrère, M. G. de Molinari, qui adressa au *Journal des Débats* une série de lettres du plus haut intérêt, datées des différentes étapes de cette mémorable expédition. Ces lettres viennent d'être réunies en un volume bien intéressant et bien curieux.

Il ne s'agit pas, en effet, d'une excursion banale de touriste, voyageant à l'aventure et recueillant de ci de là des impressions oiseuses ou frivoles. Le caractère personnel, la valeur de l'écrivain, les nobles mobiles de la mission à laquelle il s'est joint, devaient comporter — et comportent — un ensemble d'observations sérieuses, des appréciations à exprimer en parfaite connaissance de cause.

Et si l'auteur a pu prodiguer dans ces pages, écrites au fur et à mesure des localités vues, les richesses de son savoir, les renseignements positifs de l'économiste, il n'a pas négligé le côté pittoresque des récits, l'anecdote familière, le trait spirituel, qui reposent le lecteur.

Sur son chemin, à l'aller et au retour, M. de Molinari s'est arrêté dans les principales îles des Antilles où les paquebots font relâche et il en a rapporté une multitude d'informations qui jettent un jour tout nouveau sur ces colonies, dont il décrit le régime politique aussi bien que la condition sociale et économique.

Notre confrère donne de nombreux extraits du livre de M. de Molinari et il signale les passages intéressants qui ont trait aux travaux de percement de l'isthme américain :

Vingt jours après avoir quitté Southampton, la *Medway* vient accoster aux wharfs du terre-plein de Christophe-Colomb, ville nouvelle créée par la Compagnie du Canal, au débouché de la voie maritime dans l'Atlantique.

M. de Molinari visite avec M. de Lesseps et les délégués de Chambres de Commerce auxquels se sont joints le duc de Sutherland, l'amiral anglais Carpenter, l'amiral Jouett, commandant l'escadre américaine de l'Atlantique, et d'autres notabilités, la partie du Canal presque achevée entre Colon et Gatun, les chantiers se succédant sur toute la ligne jusqu'à Panama, les ateliers de montage et de réparation de l'énorme matériel qu'il a fallu établir de toutes pièces pour assurer l'exécution du Canal.

Ce spectacle unique au monde, dont les voyageurs ont observé tous les détails, l'intelligente organisation qui y a présidé, ainsi que les prudentes dispositions prises pour mener à bien la gigantesque entreprise, est fait pour convaincre les esprits les plus prévenus.

Le *Télégraphe* conclut en disant que le livre de M. de Molinari sera très goûté du public français « parce qu'il traite de sujets d'une portée vraiment nationale ».

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Avril 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'avril 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim				
Colon....	22° 0	36°0	28°7	75 1	39mm 7	8
Gamboa..	18 6	36 2	26 8	74 4	70 0	6
Naos.....	21 8	36 4	27 5	78 2	48 8	2
Totaux.	62 4	108 6	83 0	227 7	158 5	16
Moyennes	20 8	36 2	27 7	75 9	52 8	5

Par rapport au mois de mars, la température a augmenté sensiblement à Colon et à Gamboa, tandis qu'elle est restée à peu près stationnaire à Naos, de sorte que Colon a la température la plus élevée, ainsi qu'il arrive généralement pendant la saison sèche. Mais le fait le plus saillant au sujet de la température, c'est la diminution, dans les deux stations maritimes, des écarts journaliers, occasionnée surtout par le relèvement des minima. Comme toujours, ces écarts sont bien plus grands dans l'intérieur de l'Isthme que sur les côtes, tant du fait des minima que du fait des maxima.

La température de l'eau de la mer a un peu augmenté à Colon ; la moyenne est de 24°7 contre 24°4 en mars. Mais elle a éprouvé une augmentation très considérable à Naos, où de 20° elle a monté à 24°2, ce qui est la plus forte augmentation d'un mois au suivant, qu'on ait jusqu'ici constatée dans l'Isthme.

Par rapport au mois de mars, l'état hygrométrique moyen a beaucoup diminué à Colon et sensiblement augmenté à Naos ; à Gamboa, il est resté à peu près stationnaire. Par extraordinaire, c'est à Colon qu'il a plu le moins, et il y a plu beaucoup moins qu'en mars. Eu égard aux quantités de pluie tombées, le mois d'avril 1886, à Colon, appartient bien plus à la saison sèche que le mois de mars.

Le niveau du Chagres a été à peu près stationnaire pendant tout le mois ; mais le 30, entre 9 heures et 11 heures 1/2 du soir, à Gamboa, il a monté de 1m50, sans qu'il fût tombé de pluie dans la région du Canal. Cette montée a presque totalement disparu dans les 24 heures suivantes.

Le régime du vent est bien celui qui convient à un mois de transition comme le mois d'avril, appartenant à la fois à la saison sèche et à la saison des pluies, surtout à la première. L'alizé continue en effet à se faire sentir principalement à Colon, où sa direction la plus fréquente est le nord, tandis qu'à Gamboa et Naos c'est surtout le nord-ouest. Au fur et à mesure qu'on approche de la fin du mois, les brises, variables avec le jour et la nuit, apparaissent de plus en plus souvent dans les trois stations ; les calmes sont toujours fréquents, le matin et le soir, à Gamboa.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon..................	0m 04	0m 30	0m 36
Naos..................	0 14	5 54	5 59

Ces mouvements sont un peu plus faibles que ceux du mois de mars, qui est un mois équinoxial. Ils n'ont donc rien que de très normal et ont eu lieu aux environs de la pleine lune du 18.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 *au* 28 *Février* 1887.

Opp. 577. — Sur six obligations nouvelles au porteur, provisoires non libérées, nos 49,571 à 49,576.

Opp. 578. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 20,538 pour huit actions et cinq obligations 5 0/0 provisoires libérées, nos 245,149 et 245,150, 245,154 à 245,156.

Opp. 579. — Sur deux obligations nouvelles au porteur provisoires libérées, nos 97,155 et 97,156.

Opp. 580. — Sur deux actions au porteur, nos 201,307 et 381,242.

Opp. 581. — Sur cinq coupons n° 12, (échéance du 1er janvier 1887), d'actions au porteur, nos 40,383 à 40,387.

Opp. 582. — Sur quatorze obligations nouvelles au porteur, provisoires non libérées, nos 74,781 et 74,782, 85,536 à 85,543 et 113,510 à 113,513.

Opp. 583. — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur, nos 150,237 à 150,239.

Opp. 584. — Sur vingt-cinq obligations 4 0/0 au porteur nos 314,148 à 314,172.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 *au* 28 *Février* 1887.

Opp. 525. — Sur une obligation nouvelle au porteur, provisoire non libérée, n° 77,920.

Opp. 558. — Sur trois obligations nouvelles au porteur, provisoires non libérées, nos 4,616 à 4,618.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 28 FÉVRIER 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 janv. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	400 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 janvier 1887
15	392 50 393.75	en liq. : ... au 15 : 392.50	330 332 50	207.50 208 210 209	265 266 267 268 269 267.50 267.75	469.50 470	437 50 438 439	441 444.50 445
16	393.75 395 396.25	en liq. : 396 25 397 50 au 28 : 395 396.25	330	208 209 210	266 266.25 266.50 267 267.50 268	470 467.50	440 442	445 446 447 447.50
17	396.25 395 393.75 397.50	en liq. : ... au 28 : 397.50	332.50 330	210 209	265 266 266.25 266.50 267 265.25 265.50	465 468	442 442.25 442.50	445 447
18	396.25 397.50 398.75	en liq. : .. au 28 : 396.25 397 50	331 333 334.75 335 334.50	210	267 266.75 265.50 266.25 266 267.50 268	467 466 465	441 442	445 447 447.50
19	398.75 397.50	en liq. : ... au 28 : 398 75 400	335	209 208.50 208	266 267 268 266.25 266.50 266.75	465	442.25 442 441.50 441	445 446 446.50 446.75 447
20	»	»	»	»	»	»	»	»
21	398.75 400	en liq. : ... au 28 : 400 398.75	331.50 332 332.50	210 211 211.50 212	266 265 265.75 265.50	462 460	445 442 441	445 446.50
22	400 401.25 402.50 403.75 405 407.50	en liq. : ... au 28, 400 401.25	332.50 335	210 211	266 265.50 265 266.50 267	465 462.50	442 441	447 446.50 446 445.50 445
23	403.75 405 402.50	en liq. : ... au 28, 402.50 405	335	212 211.25	265 265.50 265.25 265.75 266 266.50 267	469 467 465	442 443	445 446 446.50 447
24	401.25 402.50 400	en liq. : ... au 28, 402.50 403.75 400 401.25	332.50 333.75 335 334 75	212	265 50 266 265 266.50 267	462.50 460 457.50	442 442.25 444	445 446 50 447
25	502.50 400	en liq. : ... au 28, 400 401.25	335	211 210.50	267 267.25 267.50 267.75 268	460 457.50	445 444 443 442.50 442.25	446.25 447 447.50
26	400	en liq. ... au 28, 400	335 333 330	211 212	268 268.25 268.50 268.75 269	460 459.50 460.50 458 455	441 440	446 445 445.50
27	»	»	»	»	»	»	»	»
28	400 401.25 400 398.75 400	en liq. : ... au 23, 400 401.25	333.7	212 212.25 213 214 215	269	461 462 463	445 442	446 447

7e Année. — Numéro 182. Mardi 15 Mars 1887.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

Pour tenir plus promptement nos abonnés au courant des divers tirages d'obligations de la Compagnie, qui ont lieu le 1er ou le 15 du mois, nous avons résolu de modifier la date de publication du Bulletin *qui paraîtra dorénavant le* 2 *et le* 16 *de chaque mois au lieu du* 1er *et du* 15.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Quatrième tirage.

Le quatrième tirage des obligations nouvelles aura lieu le vendredi, 15 avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 mai suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des Obligations nouvelles que, dans le cas de sortie au tirage, les Obligations qui, le 15 avril, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles dès le 15 février, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

Les porteurs d'Obligations nouvelles libérées de 400 francs, dont les titres sortiront au tirage du 15 avril, recevront 1,000 francs par obligation sortie, à la condition expresse que le versement exigible du 10 au 15 mai soit effectué.

Les porteurs d'Obligations nouvelles provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 francs par obligation.

Les Obligations nouvelles (titres définitifs), qui sortiront au tirage, seront remboursées à 1,000 francs chacune.

OBLIGATIONS 3 0/0

Cinquième tirage.

Le cinquième tirage des obligations 3 0/0 aura lieu le vendredi 1er avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.147 obligations qui seront remboursables à dater du 15 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du cinquième coupon.

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 5 (de 7 fr. 50) échéant le 15 avril 1887, sera payé, à partir du vendredi 15 avril, au siège social de la Com-

pagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger à raison de :

7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

7 fr. 055, impôts déduits, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS 4 0/0

Payement du cinquième coupon.

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 5 (de 10 francs), échéant le 1er avril 1887, sera payé, à partir du vendredi 1er avril, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

9 fr. 429, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons sont également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

LE CUBE DE FÉVRIER

Un télégramme de Panama a fait connaître à l'Administration de la Compagnie que le cube de février était de *un million deux cent quatre-vingt-six mille mètres.*

Nous croyons devoir prévenir nos lecteurs que le cube mensuel étant calculé, dans l'Isthme, du 25 du mois précédent au 24 du mois courant inclusivement, les chiffres que nous donnons représentent pour février un travail de 31 jours. Le cube de mars, au contraire, d'après cette manière d'évaluer les travaux, représentera un travail de 28 jours.

La vérification du cube mensuel arrêté le 25 du mois sur les chantiers, a pour but d'en permettre le règlement aux entrepreneurs dès la fin du mois.

Nous publierons, suivant l'usage, dans le numéro du *Bulletin* qui paraîtra le 1er avril, le détail du cube fourni par chaque chantier, renseignement qui ne peut être connu avec exactitude que vers la fin du mois.

Nous espérons être en mesure, à l'avenir, comme nous le faisons aujourd'hui, de donner, dans le *Bulletin* du 15, le total du cube obtenu le mois précédent.

VOYAGE DE M. CH.-A. DE LESSEPS

M. Charles-A. de Lesseps est arrivé à Colon le 1er mars. Il en est reparti le 5 courant pour commencer l'inspection des chantiers. Cette inspection doit durer environ quatorze jours.

LETTRE DU MINISTRE DU NICARAGUA

Une dépêche télégraphique, datée de New-York, annonçait dernièrement que les promoteurs du Canal du Nicaragua avaient, cette année comme les précédentes, demandé et obtenu du Sénat de Washington l'autorisation légale de procéder à la formation d'une Société.

Nous avons, plusieurs fois déjà, renseigné nos lecteurs sur ces demandes d'autorisation, que la législation américaine rend obligatoires pour toute société à constituer, et qui ne sont, en conséquence, qu'une formalité.

Nous nous sommes abstenus, cependant, de signaler cette dépêche à nos lecteurs au moment où divers journaux la publiaient, parce qu'elle contenait un passage qui nous avait paru inexact. La dépêche disait, en effet, que l'autorisation légale obtenue comportait un « contrôle du Gouvernement des Etats-Unis ». Cette annonce de l'intervention directe du Gouvernement de la République des Etats-Unis de l'Amérique du Nord ne pouvait être que le résultat d'une erreur de transmission.

Nous trouvons précisément dans plusieurs journaux anglais une lettre du ministre représentant la République du Nicaragua à Londres, lettre qui contient les lignes suivantes :

Monsieur, dernièrement, des journaux français et anglais ont publié que le Sénat des Etats-Unis avait, par décret, autorisé la formation d'une Compagnie pour la construction du Canal de Nicaragua, sous l'autorité du Gouvernement de l'Union, conformément au traité existant entre les deux Gouvernements. Par dépêche, le Président du Nicaragua m'a donné l'ordre de nier l'existence du traité en question avec le Gouvernement des Etats-Unis, stipulant une autorité sur le Canal...

José Pasos.

Ministre du Nicaragua à Londres.

Nous emprunterons, d'autre part, au *Standard*, la lettre que lui a écrite son correspondant de Paris, à la suite d'une conversation que ce correspondant a eue avec M. Ferdinand de Lesseps.

La nouvelle télégraphique transmise de New-York que le Sénat américain avait sanctionné la formation d'une Compagnie projetée pour la construction d'un Canal à travers le Nicaragua, me donna l'idée de faire une visite à M. de Lesseps, et de lui demander s'il craignait que ce Canal projeté devînt, de n'importe quelle façon, un rival pour l'entreprise

de Panama. Loin d'éprouver aucune appréhension de ce genre, M. de Lesseps, — qui, entre parenthèses, était plein de vigueur et en excellente santé,— me dit qu'il apprendrait avec un très grand plaisir la formation d'une Compagnie pour le creusement d'un Canal au Nicaragua.

Le seul effet possible que pourrait produire l'existence d'un Canal au Nicaragua serait d'améliorer les perspectives d'avenir du Canal de Panama. Ce serait un Canal d'eau douce des plus utiles au point de vue de l'irrigation. Il fertiliserait certainement les districts à travers lesquels il passerait, et les habitants du Nicaragua emploieraient sans aucun doute ce Canal comme moyen de transport jusqu'à la mer, ce qui serait une source de transit gagnée pour le Canal de Panama, à travers lequel les marchandises passeraient en dernier lieu dans leur route sur l'Atlantique ou sur le Pacifique.

Quant à supposer que le Canal du Nicaragua puisse être jamais fait pour le passage de navires allant d'un océan à l'autre, M. de Lesseps fit cette remarque, qu'aucun navire ne choisirait jamais la route du Nicaragua aussi longtemps que la route de Panama serait ouverte. Les vaisseaux allant de l'Alantique au Pacifique par le Canal du Nicaragua auraient à subir une succession interminable d'écluses, ce qui leur prendrait une immense somme de temps. Plutôt que d'essayer de les traverser toutes, les vaisseaux auraient avantage à aller doubler le cap Horn.

LES TRAVAUX

Les rapports arrivés de l'isthme et relatifs à la marche des travaux pendant le mois de décembre 1886 contiennent les renseignements que nous résumons ci-après.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — L'approfondissement de la rigole du kil. 1,580 a été continué pendant les premiers jours du mois par la drague *Comte de Lesseps*, marchant dans la direction de Colon. La profondeur de 6 m. 80 a été atteinte avec un papillonnage de 50 mètres. Arrivé au kil. 1,440, l'appareil a dû s'arrêter, une avarie s'étant produite à son élinde.

Entreprise *Jacob.* — La drague n° 5 a poursuivi l'approfondissement de la rectification du premier coude, entre les kil. 0,380 et 0,680 ; elle a creusé à 7 m. 75 de profondeur sur un papillonnage de 30 mètres. — Par suite de la difficulté de maintenir le sable de corail presque impalpable des dragages dans les clapets, la drague n° 8 a suspendu l'approfondissement dans l'avant-port et a été placée au kil. 3,100 pour enlever le seuil rocheux préalablement miné par l'appareil de l'*American Diamond Drill Company.* L'extraction était à la profondeur de 4 m. 80 avec un papillonnage de 30 mètres. — La drague n° 1 a été mise dans l'axe du Canal au kil. 1,240 pour enlever une bande dure laissée par les dragues américaines entre les kil. 1,040 et 1,300 ; elle marchait vers Colon, à une profondeur de 4 mètres, avec un papillonnage de 30 mètres. — Les travaux de dérochement dans l'axe du Canal, entre les kil. 3,200 et 3,600 ont été ralentis par suite d'avaries éprouvées par le radeau portant l'appareil. « Toutefois, fait observer l'ingénieur, « il ne reste que peu de terrain à miner, et la « drague n° 8 ne sera pas arrêtée par ce ralentis- « sement. »

Dans la seconde quinzaine de décembre, le tâcheron Souchet a commencé la confection de 500 nouveaux blocs, dont 130 étaient terminés à la date du rapport.

En régie, l'installation des conduites d'eau, des bornes-fontaines et des bouches d'incendie dans le quartier neuf de Folk's River a été complètement terminée, ainsi que la construction d'une fontaine pour la distribution de l'eau à Kenny's Bluff. — Cinq équipes ont été occupées à l'entretien, au renouvellement et au ballastage des voies du terre-plein et de Folk's River, qui « avaient beaucoup « souffert des pluies continuelles. »

La carrière de Monkey Hill a produit, en décembre, 1.160 mètres cubes de pierres et de terre, qui ont été employées au remblaiement du nouveau quartier de Folk's River, ainsi qu'au ballastage des voies.

Il a été extrait de la carrière de Bohio 42 cars de petites pierres, qui ont servi à la construction des blocs (tâche Souchet) et 26 cars de gros blocs, utilisés pour la défense du musoir de Christophe-Colomb.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — La drague *M. A. Slaven* travaille dans l'axe du Canal en allant vers Caïmito pour rejoindre la rigole creusée par la drague *J. Dingler.* Le rapport dit, au sujet du premier de ces appareils :

> Malgré les nombreux arrêts qu'elle a dû subir par suite des réparations exécutées tant à sa chaîne de godets qu'aux béquilles d'avancement et à son tourteau inférieur, cette drague a donné un rendement supérieur à celui de novembre.

Pendant les arrêts de cet engin, la drague *H. B. Slaven* le remplaçait à l'avancement de la rigole ; le reste du temps, elle le suivait pour approfondir la rigole et lui donner sa largeur définitive. Il est constaté que « les chaudières de cette « drague sont en mauvais état et que de fréquents « arrêts se produisent dans le travail, faute de « pression suffisante. » — La drague *City of New-York* a continué à fonctionner dans l'axe du Canal entre les kilomètres 16 et 17. Cet appareil a subi une perte de temps considérable à cause « des ré- « parations presque continuelles qu'il a fallu faire « à sa chaîne de godets ». — La drague *J. Dingler* continuait l'approfondissement de la rigole entre les kil. 15,075 et 16,200 ; son travail a été « sou- « vent gêné par les fortes crues du Chagres », est-il dit dans le rapport. — La drague *City of Paris* poursuivait son travail dans la dérivation du Chagres à Palo Horqueta. Cet appareil, se trouvant actuellement dans des terrains très élevés, a dû s'arrêter fréquemment pour dégorger ses longs couloirs qui s'engagent dans les terres des cavaliers. — La drague *N. Appleton*, complètement

réparée, a pu reprendre son travail dans la dérivation du Gatuncillo.

Le deuxième long couloir dont elle a été munie, dit le rapport, facilite considérablement le dragage en répartissant les déblais sur les deux rives. Pendant le peu de temps où elle a fonctionné en décembre, on a obtenu un résultat on ne peut plus satisfaisant.

Entreprise *Jacob*. — Divers accidents survenus au matériel desservant la drague n° 4 ont ralenti la production dans la dérivation de Gatun à la mer. La chaloupe a été trouée au-dessous de la ligne de flottaison dans une rencontre avec un clapet, et, d'autre part, le clapet n° 5 a subi de graves avaries à la suite d'un abordage, sur le Chagres, avec un remorqueur.

Bohio-Soldado

Les petites entreprises de cette section ont poursuivi normalement leur tâche. On procédait à la livraison du gros matériel qui doit être prochainement mis en marche entre les kil. 20 et 21. Une cunette a été préparée pour l'attaque de la partie rocheuse qui partage en deux les chantiers de l'axe du Canal, entre les kil. 22,100 et 23,300. — Les travaux de la dérivation du Chagres, rive droite et rive gauche, se continuaient. Trois maisons ont été achevées pour le logement du personnel.

L'ingénieur chef de la première division conclut son rapport par les observations suivantes :

L'année 1886 a produit, pour notre division, un résultat satisfaisant et dépassant de beaucoup celui de 1885. En effet,

le cube total extrait en 1886 s'élève à....	6.090.630$^{m^3}$ 985
tandis que celui de 1885 a été de........	3.301.327 176
Différence en faveur de 1886......	2.789.303$^{m^3}$ 809

Depuis Colon, jusqu'au kilomètre 17, sauf deux solutions de continuité, l'une au Mindi sur une longueur de 1,200 mètres, l'autre au kil. 10, sur une longueur de 300 mètres, le canal est excavé à sa largeur définitive avec des profondeurs variant de 3 à 5 mètres. Les buttes de Vamos-Vamos, dérasées à la cote 7, n'arrêtent plus la marche de nos dragues ; la plaine comprise entre les kil. 22 et 24 est presque décapée à la cote 5 et pourra bientôt être attaquée par les dragues ; la trouée de la butte de Bohio, qui est abaissée à la cote 28, pourra facilement être ramenée au niveau de la plaine dans le courant de l'année, et la partie comprise entre les kil. 24 et 26,200, qui termine notre division, pourra être également attaquée par les dragues.

Le canal proprement dit pourra donc être terminé entre Colon et le kil. 26,200 à la fin de 1887 ou dans les premiers mois de 1888.

En outre, toutes les dérivations du Chagres, rive droite et rive gauche, sont attaquées vigoureusement et quelques-unes terminées, comme celles de Caïmito (kil. 15 — 16) et Trinidad (kil. 8 — 10).

Quant aux ouvrages de l'embouchure du Canal dans l'Atlantique, le rapport dit « qu'ils approchent de leur terme » :

Notre avant-port de Folk's River a reçu partout la profondeur de 6 à 8 mètres, et le bassin de radoub est presque complètement achevé.

Les enrochements du musoir ainsi que de tout le pourtour du terre-plein, du côté de la baie de Limon, sont sur le point d'être terminés, et les mauvais temps de novembre et de décembre ont prouvé qu'ils protégeront efficacement le village de Christophe-Colomb.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Quoique les excavateurs 54 et 56 aient été arrêtés à plusieurs reprises assez prolongées pour réparations, le rendement de décembre a été supérieur de 25 0/0 environ à celui de novembre. Les travaux de la dérivation de l'Obispo entre les kil. 33 et 35 progressent normalement. On pensait pouvoir lancer de nouveau en janvier la drague échouée au kil. 29.

La section a continué *en régie* la pose des piquets-repères entre les profils en travers dans la dérivation Huchet et dans le canal entre les kil. 29 et 32. Le dessouchement entre les kil. 30 et 31.500 a été poussé très activement.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Le travail n'a pu prendre tout son développement à cause de « l'inondation constante des « chantiers en amont et en aval du Chagres et dans « leur partie centrale », dit le rapport. La dérivation rive droite a été attaquée et sera plus vigoureusement poussée lorsque le matériel qui lui est affecté aura reçu son augmentation.

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — On note en décembre une progression très sensible dans les attaques du canal, entre les kil. 37.700, 37.440 et 38.400, 38.630. Les travaux des Dérivations et de la déviation du Panama Rail Road se poursuivaient sans incident. La construction de la maison du Comité de Direction de l'entreprise, au campement, avançait rapidement.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Les chantiers compris entre les kil. 43 et 44 ont continué à régulariser les diverses attaques étagées entre les cotes 16 et 22, pour permettre d'établir une nouvelle installation. Les travaux des Dérivations (tâches Target) étaient en pleine activité.

Obispo

Entreprise *Société de Travaux Publics et de Constructions.* — Aux chantiers de Santa-Cruz, on s'est spécialement occupé du rétablissement définitif de la voie de décharge qui longe le Chagres et qui, posée sur le remblai, avait été emportée pour la troisième fois en deux mois dans la crue du 27 octobre. Les chantiers du Cerro Gamboa ont été repris dans la deuxième quinzaine de décembre à MM. Bona frères.

Toutes les forces sont concentrées sur le chantier de la Corosita, où il serait nécessaire d'augmenter le nombre des ouvriers pour obtenir le maximum de rendement voulu.

Ce chantier, ajoute le rapport, est bien conduit, les attaques sont bien comprises, les moyens nouveaux d'action mécanique sont employés et peuvent devenir plus puissants.

La cunette de la cote 27 qui relie les étangs du Haut-Obispo est terminée et les eaux sont absorbées par une pompe centrifuge qui les déverse dans l'Obispo. Leur niveau avait assez baissé, en décembre, pour permettre une attaque à la cote 25, vers le kil. 47,200. Dans la tranchée, à la cote 30, entre les kil. 47,500 et 47,700, dont la largeur est de 40 mètres, cinq grandes voies sont établies. Quatre d'entre elles servent au transport des déblais, la cinquième, établie au centre, relie tous les chantiers entre la Corosita et Las Cascadas.

L'éboulement survenu en novembre dans la tranchée Longueval, a eu pour cause reconnue l'infiltration des eaux dans une masse où l'argile blanche forme filon. On pensait qu'il serait possible de vider la chambre d'éboulement dès le début de la saison sèche.

La situation générale sur ce point du Canal est ainsi appréciée dans le rapport :

Les chantiers de Las Cascadas, répartis entre les kil. 48 48,655 commencent à donner un rendement sérieux. On enlève chaque jour de 500 à 600 mètres cubes, c'est-à-dire le double de la production antérieure. Ce résultat, dont à bon droit on a lieu de s'applaudir, deviendra encore plus satisfaisant lorsque les voies seront complètement installées et définitivement dressées. Presque partout le grand wagon a remplacé le Decauville, et de vastes décharges, établies sur le côté gauche du Canal, assurent aux déblais un emplacement convenable.

Dans ces conditions, on doit s'attendre sous peu à voir les chantiers de Las Cascadas prendre une importance exceptionnelle et accuser un rendement considérable aussitôt que le nombre d'ouvriers sera en rapport avec le développement de ces chantiers et avec leur outillage.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et de Constructions*. — Le chantier des Petites-Chutes a donné un rendement un peu supérieur à celui de novembre, les diverses installations faites par le nouveau tâcheron étant à peu près terminées. — Toutes les attaques au gros matériel du chantier de la Cunette ont fonctionné sans interruption, ainsi que celles au Decauville du Cerro Lapita. — Le chantier du Cerro Emperador compte deux attaques à gauche de l'axe du Canal, aux cotes 54, 57 et 58, et une à droite aux cotes 58, 61, 62 et 63. Le travail a été régulier. — Au chantier du Lirio, l'attaque aux excavateurs sur le côté gauche est aux cotes 57, 58, 60, 61 et 62 ; celle de droite est aux cotes 56, 57, 58, 60 et 63. Il a fallu, en décembre, remettre en bon état les voies de décharge endommagées par les crues et les pluies, notamment celle aboutissant à la nouvelle voie d'accès du Lirio, « qui sera achevée sous peu ».

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie.* — Pendant le mois de décembre on a surtout continué, en vue des résultats ultérieurs, les déblais nécessaires à l'établissement de plates-formes de voies de décharge qu'on développe principalement à gauche du kil. 55,400 vers Paraiso.

Les faits les plus saillants constatés dans la transformation des chantiers sont : le développement de l'attaque en travers du Canal entre les kil. 55 et 55,456, avec voies de décharge vers les différentes gorges de Cucaracha et Paraiso ; l'établissement d'une estacade pour les décharges de la cote 85 au droit du kil. 54,200. En ce qui concerne le premier point, un front d'attaque est en formation aux cotes 60, 68, 76, 85 et 95, tandis que précédemment il n'existait qu'une seule attaque à la cote 85. L'entreprise a déjà 3 kil. 480 de voies terminées et complètement ballastées et 2 kil. 200 de voies posées. Quant à la construction de l'estacade, « elle a, dit le rapport, l'avantage énorme de « créer une voie fixe et stable par tous les temps, « même pendant la saison pluvieuse, où la circula- « tion des trains sur des terrains argileux qu'il « faut toujours recharger donne lieu à de nombreux « accidents, si elle n'est pas impossible ».

Un essai de travail de nuit au moyen de torchères à pétrole a été fait à la fin du mois sur les chantiers au Decauville situés aux cotes 106, 109, 112, 115, 118 et 121.

En somme, ajoute l'ingénieur, l'entreprise *Artigue et Sonderegger* est en voie de réaliser toutes les réformes indiquées dans nos précédents rapports et de faire toutes les installations nécessaires pour mettre en ligne ses excavateurs. Sur les 26 appareils de ce genre (type Culebra) qu'elle a à sa disposition, 17 sont montés, et on s'occupe actuellement de les amener des voies de garage à leur poste de travail. Ils pourront entrer en fonctionnement réguliér au commencement de février.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie.* — Sur les chantiers de Paraiso, il a été employé, en décembre, 159 hommes et 82 wagonnets en moyenne. Le rendement a été de près de 70 0/0 supérieur à celui de novembre. La mise en état des voies a été assez activement poussée pour permettre d'utiliser le grand matériel vers la fin de janvier. — Une moyenne de 161 ouvriers a été employée aux chantiers de Pedro Miguel avec 1 excavateur, 4 locomotives, 61 grands wagons et 36 wagonnets. Des résultats supérieurs à ceux de novembre ont été obtenus. — Les travaux de la déviation du Panama Rail Road ont été gênés par « les fortes pluies, qui « ont continué à causer des éboulements et des « apports dans les tranchées ».

En régie, on a terminé plusieurs des ouvrages d'art de la déviation du chemin de fer. Le pont biais sur la dérivation du Rio Grande et un aqueduc étaient en cours d'exécution.

Corozal

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie.* — On a achevé une partie des installations commencées en novembre en vue de l'utilisation des excavateurs et du gros matériel sur les chantiers des kil. 59,500 à 61. Un pont de service a été construit sur le Rio Grande. Deux grands réservoirs sont près d'être

montés à proximité de la gare du Panama Rail Road pour l'alimentation des locomotives.

Le rapport ajoute :

Les chantiers du kil. 60 vont recevoir une extension, tandis qu'en aval du kil. 61 l'entreprise tendra plutôt à restreindre les terrassements à sec, l'excavation de cette partie du Canal pouvant se faire plus rapidement et avantageusement à la drague.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La drague n° 10 continue à avancer vers La Boca en ouvrant la passe de 40 mètres déjà commencée. En décembre, elle a parcouru l'espace entre les kil. 71,261 et 71,091. — La drague n° 6 a travaillé à l'élargissement et à l'approfondissement du premier dragage effectué par l'appareil n° 10. Elle a parcouru l'espace compris entre les kil. 71,610 et 71,469, en portant le chenal à la largeur de 70 mètres et à une profondeur de 7 m. 50. — La drague n° 19 a travaillé, entre les kil. 73,028 et 72,849, à approfondir le premier dragage effectué à une cote de 8 mètres à 8 m. 50 et à élargir le chenal à 70 mètres.

Un navire de la Compagnie du câble Centre et Sud Amérique a procédé à la pose du câble Nord dans la tranchée provisoire où reposait déjà le câble Sud. Le rapport constate que « l'opération a bien réussi ».

Les deux câbles télégraphiques sont repérés sur les deux rives du Canal par de fortes bouées fixées à des corps-morts et éclairées pendant la nuit. Tout fait espérer que les câbles sont en pleine sécurité en attendant qu'on ait préparé la tranchée destinée à les recevoir définitivement.

La drague n° 11 continuait, *en régie*, près du kil. 68, le dragage du chenal de 40 mètres de largeur sur 4 mètres de profondeur à basse mer. Elle a avancé de 100 mètres dans le manglar. L'équipe installée en avant de l'engin a poursuivi le dessouchement et a été employée également à établir, avec les branchages qui en provenaient, un cavalier pour la retenue des déblais à provenir des bateaux-pompes qui doivent fonctionner prochainement.

Ce premier dessouchement, commencé surtout comme expérience, fait observer le rapport, a démontré que ce travail peut se faire assez aisément et ne présente pas les difficultés qu'on supposait.

De l'ensemble des documents, il résulte qu'en décembre, comme en novembre, les sections comprises entre Tavernilla et l'Atlantique, — c'est-à-dire celles où le travail consiste presque exclusivement en dragages, — ont un peu ralenti leur production, tandis que sur les autres points de la ligne du Canal, on a hâté la mise en œuvre des moyens plus puissants qu'il sera possible d'utiliser dans la saison sèche. Ce fait s'explique, d'abord, par la nécessité de fréquentes réparations aux dragues américaines qui ont depuis longtemps mené un travail suivi ; il est donc naturel que ces appareils aient à rechanger les pièces endommagées ou à renforcer celles qui subissent le plus d'efforts. D'autre part, à mesure que le Canal s'approfondit de ce côté, la question du transport des déblais s'impose ; de nouvelles mesures sont à prendre.

La diminution du cube dans les sections de Christophe-Colomb et de Gatun, dût-elle se prolonger, n'a pas d'importance au point de vue de la marche générale des travaux. La probabilité que cette partie du Canal sera terminée « avant les délais voulus » donne à la Direction toute latitude pour examiner s'il n'est pas préférable, maintenant, de porter tous les efforts sur le massif central. Comme du côté de l'Atlantique, il n'y a que des dragages, dans un terrain facile, l'administration a une entière liberté d'action pour prendre la décision la plus pratique en vue du but final à atteindre.

LE CYCLONE DE COLON

Un témoignage officiel de satisfaction.

Nous avons, dans notre numéro du 15 février dernier, publié la liste des récompenses honorifiques accordées par les Gouvernements français et anglais à divers agents de la Compagnie du Canal Interocéanique, pour faits de sauvetage accomplis lors du cyclone qui a eu lieu à Colon, le 5 décembre 1885.

Nous donnons ci-après le texte de la lettre adressée, à cette occasion, à M. Ferdinand de Lesseps, par M. le Ministre de la Marine et des Colonies.

Nous ne pouvions passer sous silence cet hommage rendu au courage et au dévouement du personnel de la Compagnie dans l'isthme de Panama, et nous sommes heureux de signaler notamment le témoignage officiel accordé par le Ministre à M. Bunau-Varilla, qui remplissait, à l'époque de cet événement, les fonctions de directeur général des travaux.

En adressant, en cette qualité, son rapport officiel à l'administration de la Compagnie, rapport publié dans le *Bulletin* du 15 avril 1886, M. Bunau-Varilla s'était borné à signaler les actes accomplis par les agents sous ses ordres. Il n'est que juste de constater la part personnelle qu'a prise aux efforts communs l'ingénieur distingué qui continue à donner son concours à la Compagnie dans les travaux particulièrement délicats du percement de la Culebra.

Voici le texte de la lettre ministérielle :

MINISTÈRE
DE LA MARINE
et des
COLONIES
—

Le Ministre de la Marine et des Colonies,

A Monsieur de Lesseps, Pésident-Directeur de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama, rue Caumartin, à Paris.

Monsieur le Président, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, par une décision en date de ce jour, j'ai accordé des récompenses honorifiques aux divers agents ci-après dénommés de la Compagnie Universelle du Canal Interocéa-

nique de Panama, qui se sont signalés par des sauvetages pendant l'ouragan qui a sévi à Colon, au commencement du mois de décembre 1885, savoir :

1° Des médailles de 1re classe en or à MM. Espanet (Ernest-Eugène-Marie-Georges), enseigne de vaisseau de réserve, chef de la 1re section des travaux de la Compagnie, et Gouy (Pierre-Laurent), capitaine d'armement de la section des travaux;

2° Des médailles de 1re classe en argent aux sieurs de la Roche-Guyon, second du clapet à vapeur n° 2, et Lacroix (Stéphane), agent de la Compagnie;

3° Des médailles de 2e classe en argent aux nommés Timon (Alphonse), Cannie (Joseph), Davis-Pavois et Méril-Compère, canotiers;

4° Un témoignage officiel de satisfaction à M. Bunau-Varilla (Paul), ingénieur, directeur en chef des travaux du Canal.

D'autre part, par mon décret en date du 16 août, rendu d'après l'avis du Département de la Marine, et sur la proposition du Président du Conseil, Ministre des affaires étrangères, le Président de la République a décerné des médailles de 1re classe en argent, aux sieurs Lopoël Gendro, Lupi Antonio et Vassi Franck, sujets grecs, et Grivichich Antonio, sujet autrichien, tous agents de la Société du Canal de Panama, en reconnaissance du dévouement dont ils ont fait preuve dans les circonstances énoncées plus haut.

Recevez, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération.

Pour le Ministre et par son ordre.

Pour l'auditeur au Conseil d'Etat, chargé de la direction de la comptabilité générale.

Le Sous-Directeur,

Signé : DANGIBEAUD.

LES ILES SANDWICH

Dans le *Bulletin* du 1er février, nous avons entretenu nos lecteurs du développement du commerce et de la navigation dans ces îles. Le *Star and Herald* du 28 janvier, en signalant leur position exceptionnelle au point d'intersection de plusieurs des grandes lignes de navigation de l'Océan Pacifique, dit qu'en vue de l'ouverture du Canal de Panama, on s'y occupe de la création de ports et que les propriétaires se flattent d'une plus-value des immeubles et des terrains. Cette préoccupation d'améliorer ou de créer des ports, de multiplier les lignes de bateaux à vapeur est générale dans tous les pays pour lesquels le percement de l'Isthme inaugurera une ère nouvelle.

LE MOUVEMENT MARITIME DU CHILI

En 1885

Le Chili est appelé à bénéficier considérablement de l'ouverture du Canal de Panama et, d'autre part, il doit fournir un élément considérable pour le trafic futur de la voie interocéanique. Il est donc intéressant de connaître le mouvement maritime actuel de ce pays.

D'après le *Deutsches Handels Archiv* (Archives du Commerce Allemand, publication officielle du Gouvernement), ce mouvement — navigation avec l'extérieur et cabotage réunis — s'établit comme suit pour l'année 1885 :

	ENTRÉES		SORTIES		ENSEMBLE	
	Nav.	Tonn.	Nav.	Tonn.	Nav.	Tonn.
Vapeurs..	991	1.299.547	597	435.888	1.588	1.735.435
Voiliers ..	998	1.259.144	550	394.461	1.548	1.653.605
Totaux...	1.989	2 558.691	1.147	830.349	3.136	3.389.940

Voici, maintenant, la décomposition par pavillons du mouvement maritime du Chili avec les pays baignés par l'Atlantique, ce qui nous donne le total du tonnage qui aurait pu transiter par le Canal de Panama :

VAPEURS

PAVILLONS	ENTRÉE		SORTIE	
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
Anglais............	493	623.697	493	581.932
Français...........	65	108.094	62	104.105
Allemand..........	98	114.425	104	120.601
Italien.............	2	1.985	1	993
Américain du Nord..	1	117	1	117
	659	848.318	661	807.748

VOILIERS

PAVILLONS	ENTRÉE		SORTIE	
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
Anglais............	341	259.378	308	245.401
Français...........	42	39.587	36	28.024
Allemand..........	84	54.928	73	49.458
Italien.............	17	12.441	15	10.851
Belge..............	2	1.241	1	491
Portugais..........	3	1.014	1	418
Norwégien.........	11	6.951	6	1.862
Suédois...........	3	2.369	9	5.165
Danois.............	2	387	3	2.115
Américain du Nord..	40	31.920	31	24.559
	545	410.216	483	368.344

Soit un mouvement général de 1,320 navires et 1,656,066 tonneaux pour les vapeurs et de 1,028 navires et 778,560 tonneaux pour les voiliers; ou vapeurs et voiliers réunis : 2,348 navires jaugeant ensemble 2,434,626 tonneaux.

LE COMMERCE DE LA MARTINIQUE

La colonie française de la Martinique appartient à ce vaste groupe d'îles connu sous le terme générique d'Antilles et qui, placé entre les deux Amériques, presque en face de l'isthme de Panama, verra sans nul doute son commerce s'accroître de beaucoup, le jour où le Pacifique sera relié à l'Atlantique. Cette extension des relations de la Martinique ne proviendra pas tant de sa mise en communication directe avec les régions que baigne le

Grand Océan, que de la visite fréquente de navires à destination de ces contrées, et *vice versa*. Le Canal achevé, en effet, bien des lignes régulières de navigation qui seront créées tout spécialement, passeront par cette île française ; d'autre part, le nombre des navires de commerce, — en dehors des services réguliers, — qui y feront escale, sera certainement très considérable.

Pendant l'année 1886, le montant des importations à la Martinique a atteint 23,735,026 francs, et celui des exportations, 20,379,808 francs. 897 navires ont été enregistrés à l'entrée et 891 à la sortie.

Si l'on considère les principaux produits de l'île, on voit que 30,199,464 kilogrammes de sucre ont été expédiés pendant l'année dernière au lieu de 38,786,204 kilogrammes en 1885.

On a exporté, en 1886, 17,660,876 litres de rhum contre 18,180,943 litres en 1885, et 412,991 kilogrammes de cacao contre 425,606 kilogrammes.

Il y a donc lieu de constater une certaine diminution dans les quantités exportées. Dans ces circonstances, les habitants de la Martinique doivent attendre avec impatience l'ouverture du Canal interocéanique en cours d'exécution. Ils n'attendront pas longtemps, on le sait.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Décembre 1886

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	35	67.797 T.	29	61.523. T
Voiliers	29	8.272	13	1.601
Totaux....	64	76.069	42	63.124

VOYAGE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

M. Ferdinand de Lesseps est parti mardi dernier pour Berlin, où il est allé, sur la désignation du général Faidherbe, grand chancelier de la Légion d'honneur, avec l'assentiment du Ministre des Affaires Etrangères, remettre à M. J. Herbette, ambassadeur de France, les insignes de grand-officier.

L'absence de M. Ferdinand de Lesseps devait être de quatre jours.

On nous permettra d'ajouter que M. Ferdinand de Lesseps n'a été chargé d'aucune mission quelconque.

Nous reproduisons ci-après, et dans leur ordre chronologique, les diverses dépêches relatives au voyage du Président-Directeur des Compagnies de Suez et de Panama :

Berlin, 9 mars.

M. de Lesseps est arrivé ici dans la matinée ; il a été reçu à la gare par M. Herbette et est descendu à l'ambassade de France. — (*Agence Havas*).

Berlin, 9 mars, 10 h. matin.

M. Ferdinand de Lesseps est arrivé ce matin, à sept heures et demie. Il avait l'air très dispos et très gai. Son voyage s'était effectué, du reste, dans les meilleures conditions. A Liège, il avait reçu, au passage, les compliments de divers membres de sa famille qui habitent la Belgique. A Cologne, où il a été accueilli par un public très nombreux et très sympathique, il avait été invité à dîner dans le salon royal par le vice-consul de France, M. Brandt ; puis il était monté dans un wagon de la Cour, qui avait été mis très gracieusement à sa disposition ; et c'est après une nuit de bon sommeil qu'il est arrivé à la gare de Friedrichstrasse, où l'attendaient l'ambassadeur de France avec son fils et tout le personnel de l'ambassade.

La présence de M. de Lesseps à Berlin excite un très vif intérêt, bien que l'on sache aujourd'hui pertinemment qu'il n'est chargé d'aucune mission politique. Le peuple allemand se pique, en effet, d'apprécier autre chose que la gloire militaire et il rend avec empressement hommage à l'une des gloires pacifiques et civilisatrices de la France.

Déjà M. de Lesseps a été convié pour ce soir au concert de la Cour. On parle d'une visite solennelle qu'il ferait un de ces jours au Musée ethnographique, récemment fondé sous les auspices du prince impérial. Il y aura, enfin, samedi, grand dîner et réception en l'honneur de M. de Lesseps à l'ambassade de France — *(Journal des Débats.)*

Berlin, 9 mars, 5 h. soir.

Tous les journaux commentent l'arrivée de M. de Lesseps. Celui-ci a déclaré à un reporter du *Boersen Zeitung* qu'il n'est chargé d'aucune mission politique; que son voyage à Berlin n'a que le but ouvertement annoncé et qu'il ne songe ni à emprunter pour le Panama, ni à obtenir la neutralisation du Canal de Suez. La *Gazette de l'Allemagne du Nord* insiste sur le caractère international et par conséquent essentiellement pacifique de l'œuvre de M. de Lesseps. Son article est conçu dans les termes les plus élogieux pour le caractère et l'œuvre du grand Français. — (*Journal des Débats.*)

On fait des préparatifs pour recevoir M. de Lesseps, non seulement comme étant « le grand Français » mais comme étant le grand citoyen du monde. M. de Lesseps connaît de longue date le prince de Bismarck et le prince héritier, qu'il a reçu pour la dernière fois à Ismaïlia en 1868. M. de Lesseps a télégraphié à sa famille que rien ne pouvait surpasser la cordialité avec laquelle il a été reçu. — (*Morning-Post.*)

Berlin, 10 h. 50.

M. de Lesseps a assisté à la soirée qui a été donnée au palais.

Le Prince Impérial est allé à lui, et après lui avoir rappelé qu'il le connaissait depuis l'inauguration du Canal de Suez, il l'a attiré dans un coin et a causé pendant une demi-heure avec lui. Il l'a présenté ensuite à la Princesse Impériale.

A chaque table de la salle, un membre de la famille impériale faisait les honneurs. A la table de l'Empereur étaient la belle princesse Hatzfeldt, la princesse de Reuss, le duc de Ratibor, le comte Stolberg-Weringerode. A la table de l'Impératrice : M. de Lesseps, M. Herbette, le duc de Sagan.

M. de Lesseps a dit ce soir que son voyage n'avait aucun but politique ou financier et n'avait rien à faire avec le Suez ou le Panama. Il n'est venu à Berlin que pour remettre les insignes de la Légion d'honneur à M. Herbette, auquel

la nation française avait tout lieu d'être reconnaissante des efforts qu'il avait faits, avec succès, du reste, en faveur de la paix.

« La grande majorité des Français, a ajouté M. de Lesseps, désire la paix et en a besoin, et la guerre n'est prêchée que par les quelques journaux qui vivent de cette agitation superficielle. » — (*Figaro.*)

J'ai des raisons de croire que plusieurs membres de la famille impériale étaient anxieux d'avoir l'occasion de causer avec M. de Lesseps. On n'a pas oublié que le prince impérial d'Allemagne assistait à l'ouverture du Canal de Suez. Mais on ignore généralement que sa famille est gros actionnaire des entreprises de Suez et de Panama. En réalité, les familles royales d'Europe sont d'importants actionnaires de ces Compagnies. Le roi des Belges, par exemple, y a forte mise. — (*Daily Telegraph.*)

Berlin, 9 mars.

« Quant à l'entreprise de Panama, a dit M. de Lesseps à un rédacteur de la *Boersen Zeitung*, elle se poursuit dans d'excellentes conditions. En ce moment, mon fils aîné est dans l'isthme, et dans sa dernière dépêche il me dit que 500 excavateurs (1) et une quantité innombrable de locomotives travaillent nuit et jour. Nous espérons avoir fini le travail dans trois ans. Mon idée est que cette œuvre servira à procurer aux nations les bénédictions de la terre.» —(*Times.*)

Berlin, 10 mars.

M. Ferdinand de Lesseps, après avoir nié que son voyage à Berlin ait eu la moindre intention politique ou financière, a déclaré, relativement au Canal de Panama, qu'il ne faisait jamais rien sans l'assentiment de ses actionnaires; que les actionnaires ne se réunissaient qu'en juillet; que d'ici-là il ne pouvait, en conséquence, avoir aucune mesure à prendre; que les ressources disponibles dont il disposait permettaient de pousser les travaux jusqu'aux trois quarts de l'exécution totale du Canal. — (*Le Télégraphe.*)

Berlin, 10 mars.

« M. de Lesseps, cet initiateur, dit la *Gazette de l'Allemagne du Nord*, joint à son rare esprit universel et à ses efforts continus, dans l'intérêt de la science, une volonté de fer et une énergie indomptable. Malgré son grand âge, cet illustre savant travaille encore, et toujours avec une ardeur insurmontable, à l'exécution de projets importants qui se rapportent aux relations des peuples des diverses parties du monde, en même temps qu'ils donnent une nouvelle impulsion aux relations commerciales entre les nations et qu'ils facilitent les rapports transocéaniques. Ces projets ouvriront aussi dans la vie économique une nouvelle ère pour les développements de la civilisation. » — (*Temps.*)

Berlin, 10 mars.

Au concert d'hier au palais de l'empereur, M. Ferdinand de Lesseps a été l'objet des plus délicates prévenances de la part de Leurs Majestés. C'est à la table de l'Impératrice que M. de Lesseps était placé pour le souper, et l'empereur s'est entretenu avec lui à diverses reprises. Les princes et les princesses de la famille royale n'ont pas montré moins de bienveillance pour votre illustre compatriote.

M. de Lesseps sera reçu de nouveau chez l'impératrice aujourd'hui. Demain, sans doute, il verra le prince de Bismarck.

Toutes les classes de la population s'associent à ce mouvement de sympathie, et les journaux allemands publient de nombreuses informations sur les plus petits incidents du séjour de M. de Lesseps. — (*Journal des Débats.*)

Berlin, 10 mars.

J'ai vu M. de Lesseps ; l'illustre voyageur est enchanté de la réception unanime de toutes les classes de la société.

En un mot, comme en cent, le voyage de M. de Lesseps à Berlin aura une grande influence. — (*Le Petit Journal.*)

10 mars.

M. de Lesseps a été reçu aujourd'hui par la Société ethnographique, en sa qualité de membre de l'Académie des Sciences. Tous les professeurs de l'Université de Berlin étaient présents et lui ont fait une chaleureuse ovation. — (*Figaro.*)

Berlin, 10 mars.

M. de Lesseps a été fort bien accueilli aujourd'hui par l'Impératrice, qu'il a remerciée des prévenances flatteuses que Sa Majesté et l'Empereur lui avaient témoignées au concert de la veille.

Les journaux, comme la population, témoignent à M. de Lesseps de réelles marques de déférence. — (*Gaulois.*)

Toute la presse berlinoise contient des articles sympathiques pour M. de Lesseps. La *Norddeutsche Allgemeine*, organe du Chancelier, lui consacre un feuilleton tout entier.

C'est un véritable enthousiasme pour le perceur d'isthmes, qui unit les mondes. Sa photographie est étalée dans toutes les vitrines. L'Académie l'a invité à une séance de gala. Toutes les Sociétés géographiques et scientifiques l'accablent d'invitations. — (*Le Constitutionnel.*)

Le *Frankfurter Beobachter* dit: Un homme comme M. de Lesseps, se trouve placé à un point de vue civilisateur si élevé que, de tous les vivants, il est bien un des mieux placés pour agir dans l'intérêt de la paix et de ses bienfaits.

M. de Bismarck, lui-même, peut voir sans jalousie, en M. de Lesseps, le représentant d'une puissance créatrice immense et d'une énergie incomparable. — (*Evénement.*)

Berlin, 11 mars.

M. de Lesseps continue d'être l'objet des plus flatteuses attentions. Ce matin, il a été reçu par le prince de Bismarck, puis il a déjeuné en famille chez le prince Impérial. Dans la journée, il a visité, en compagnie de la Société savante et littéraire de Berlin, le Musée ethnographique ; son départ pour Paris reste fixé à dimanche, malgré les démarches instantes faites pour le retenir plus longtemps et les nombreuses invitations qu'il a reçues pour la semaine prochaine.

La Gazette nationale, à l'égard des nombreuses marques de sympathie que reçoit à Berlin M. de Lesseps, constate que malgré les dissentiments qui séparent les deux nations, une culture et une civilisation communes établissent des liens puissants entre la France et l'Allemagne. — (*Journal des Débats.*)

Berlin, 11 mars.

M. de Lesseps est l'objet d'ovations et d'attentions continuelles de la part de toutes les classes de la société.

Sa visite chez le prince de Bismarck a duré plus d'une demi-heure ; après quoi, il a assisté à un déjeuner de

(1) Nous traduisons exactement la dépêche du *Times*, malgré l'erreur de chiffre, évidente, que nous remarquons.

famille chez le prince impérial, qui s'est montré très prévenant à l'égard de M. de Lesseps et s'est longuement entretenu avec lui. — (*Gil Blas.*)

Berlin, 13 mars.

M. de Bismarck a rendu hier à M. de Lesseps la visite que celui-ci lui avait faite. M. de Lesseps a également reçu la visite de l'ambassadeur de Russie. Le soir, il y a eu dîner et grande réception à l'ambassade de France. Toutes les notabilités de la politique étaient présentes. M. de Lesseps doit partir ce soir pour Paris. On dit que dans la journée il aura encore une audience de l'empereur. — (*Le Temps.*)

Berlin, 12 mars.

Les personnes qui assistaient hier au dîner parlementaire, donné chez le prince de Bismarck, assurent que le grand Chancelier était si gai et montrait une telle bonne humeur que tous les convives sont sortis rassurés sur les craintes de guerre et convaincus du maintien de la paix.

Bien que M. de Lesseps ne soit chargé d'aucune mission diplomatique, son langage et ses déclarations pacifiques sont très remarqués et paraissent tout à fait rassurants.

M. de Lesseps déjeûnera demain chez l'empereur et partira à neuf heures cinquante minutes du soir pour Paris. — (*Journal des Débats.*)

Berlin, le 13 mars.

Le grand dîner donné hier à l'ambassade de France en l'honneur de M. Ferdinand de Lesseps, a été suivi d'une brillante réception.

Tout le corps diplomatique et la haute société de Berlin y avaient pris rendez-vous pour faire leurs adieux à M. de Lesseps, qui repart ce soir pour Paris. Il devait se mettre en route ce matin, mais il a retardé son départ, l'Empereur et l'Impératrice ayant exprimé le désir de le voir encore une fois.

A toutes ces manifestations de sympathie, il s'en est ajouté une autre également significative : le prince de Bismarck, qui ne sort presque jamais, est venu dans la journée d'hier à l'ambassade de France, et après avoir fait visite à M. et à Mme Herbette, il a demandé à voir M. de Lesseps, avec lequel il s'est longuement entretenu. On dit que le Chancelier a été d'une extrême amabilité et qu'il a exprimé les sentiments les plus pacifiques.

A midi, M. de Lesseps a pris congé de l'Empereur et de l'Impératrice. Dans l'après-midi, il a fait une promenade en voiture, accompagné du bourgmestre, M. Dunker, du professeur Braun et du secrétaire d'Etat, le comte Herbert de Bismarck.

M. de Lesseps est reparti pour Paris à neuf heures quarante minutes. M. Herbette et tout le personnel de l'ambassade sont venus à la gare lui présenter leurs adieux. — (*Journal des Débats.*)

12 mars.

Le dîner de 35 couverts donné à l'ambassade de France a été somptueux.

Le comte Herbert de Bismarck était à la droite de Mme Herbette et sir Edward Malet à sa gauche. M. Herbette avait à sa droite la comtesse Schouwaloff et à sa gauche lady Malet. M. de Lesseps était placé entre Mme la comtesse d'Eulenbourg, femme du grand-maître des cérémonies de la Cour, et Mme Raindre, femme du conseiller d'ambassade.

Notre illustre compatriote portait le grand cordon de la Légion d'honneur. M. Herbette avait la plaque que lui a apportée M. de Lesseps.

Le dîner a été suivi d'une très brillante réception, à laquelle assistaient tous les dignitaires de la Cour et le corps diplomatique, beaucoup d'officiers généraux, entre autres le maréchal de Moltke, le prince Frédéric de Hohenzollern, le duc d'Ujest, le prince Radziwill, le comte Stolberg, et une légion de jolies femmes. Les salons de l'ambassade étaient merveilleusement décorés de tapisseries anciennes, de fleurs et de plantes rares arrangées avec un goût exquis.

M. de Lesseps, toujours très entouré, est ravi de son séjour ici. Il retarde son départ jusqu'à demain soir, l'Empereur désirant le recevoir encore demain matin. Cette haute faveur est très commentée. — (*Figaro.*)

Berlin, 13 mars.

L'Empereur et l'Impératrice ayant manifesté le désir de voir encore une fois M. de Lesseps, celui-ci a retardé jusqu'à ce jour son départ pour Paris, où il arrivera demain.

Voici quelques détails complémentaires sur le dîner donné hier soir par M. Herbette. Il a été suivi d'une réception fort brillante, à laquelle ont asssisté tous les membres du corps diplomatique et l'élite de la société berlinoise.

Parmi les notabilités présentes, on remarquait : les princes d'Anhalt, de Reuss, de Hohenlohe, le prince Frédéric de Hohenzollern, le duc de Ratibor, les princes de Hatzfeldt et de Radziwill avec leurs femmes, les généraux von der Goltz et de Lehndorff, les ministres de Bœtticher, Lucius, Bronsart de Schellendorff, le secrétaire d'Etat docteur Stephan, le comte de Bismarck, M. Schelling, de nombreux ministres étrangers, les membres du conseil fédéral, le conseiller intime Bleichrœder, le professeur Gneist.

Le langage des journaux correspond, de la façon la plus complète, à l'accueil respectueux et sympathique que toutes les classes de la nation ont fait à M. de Lesseps. La *Gazette nationale* publie un nouvel article des plus élogieux pour lui, et des sentiments semblables sont affirmés, avec unanimité, aussi bien par l'organe des libéraux-progressistes que par les journaux accentués tels que la *Post.* — (*Gaulois.*)

Berlin, 13 mars.

L'empereur et l'impératrice ont reçu ce matin M. de Lesseps et lui ont témoigné la plus grande affabilité. L'empereur pria M. de Lesseps de s'asseoir et lui approcha lui-même un fauteuil. Leurs Majestés se sont entretenues avec M. de Lesseps du percement de l'isthme de Panama. — (*Soleil.*)

Berlin, 13 mars.

Dans l'après-midi, M. de Lesseps a fait une promenade en voiture, accompagné de M. Dunker, bourgmestre de Berlin, du professeur Braun et du secrétaire d'Etat, comte Herbert de Bismarck.

M. de Lesseps est parti à neuf heures et demie du soir. M. Herbette et tout le personnel de l'ambassade l'ont accompagné à la gare.

M. de Lesseps a embrassé M. Herbette en le remerciant du séjour très agréable qu'il a fait à Berlin, séjour qui aura servi à dissiper bien des malentendus et préparé les voies à un rapprochement entre la France et l'Allemagne. — (*Figaro.*)

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Mai 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de mai 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	20° 6	34° 4	27° 6	83 8	334mm 4	20
Gamboa..	20 0	35 2	27 0	83 7	399 5	20
Naos.....	21 2	35 6	26 9	83 7	204 7	12
Totaux.	61 8	105 2	81 5	251 2	938 6	52
Moyennes	20 6	35 1	27 2	83 7	312 9	17

Par rapport au mois d'avril, la température a diminué, ce qui doit tenir à l'arrivée des pluies. Elle a éprouvé toutefois une petite augmentation à Gamboa, par suite du relèvement assez sensible des minima et malgré un certain abaissement dans les maxima. — Les écarts journaliers sont toujours, suivant la règle générale, plus forts à Gamboa que dans les deux autres stations, mais la différence est bien moindre que d'habitude, et l'influence de l'humidité de l'air est ici manifeste.

La température de l'eau de la mer est à peu près la même qu'en avril. — La moyenne générale est de 24° 4 à Colon, 24° 3 à Naos, contre 24° 7 et 24° 2 en avril. — Les écarts journaliers de cette température sont aussi à peu près les mêmes sur les deux côtes.

Le changement le plus important qu'on remarque en passant du mois d'avril au mois de mai, est celui qui se rapporte spécialement à la nouvelle saison à laquelle appartient franchement ce dernier mois. L'état hygrométrique, en effet, ainsi que la quantité de pluie ont beaucoup augmenté dans les trois stations; l'état hygrométrique moyen de l'Isthme était de 75,9 en avril, il est de 83,7 en mai, et presque exactement le même dans les trois stations. La quantité de pluie est également considérable dans les trois stations, et un peu plus forte à Gamboa qu'à Colon, ce qui est assez rare dans le cours d'une année, mais s'était déjà présenté l'année dernière à la même époque. C'est, comme toujours, à Naos qu'il a plu le moins.

Le niveau du Chagres a monté progressivement du commencement à la fin du mois, et en outre a éprouvé, à différents intervalles, quelques oscillations d'importance secondaire, qui, suivant la règle, étaient très rapides à la montée, un peu moins rapides à la descente. La plus importante de ces oscillations a eu lieu à Gamboa, les 6 et 7 mai : entre le 6, à 9 heures du soir, et le 7, à 1 heure du matin, le niveau du fleuve a monté de 1 m. 40; pour le 7, à 8 heures du soir, cette montée avait complètement disparu.

Le régime du vent est entièrement celui qui caractérise la saison des pluies. Le vent est faible et varie en direction du jour à la nuit. A Gamboa, les calmes sont très fréquents le matin et le soir et règnent même quelquefois plus de 24 heures de suite.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	0m 09	0m 28	0m 38
Naos................	0 25	5 36	5 04

Ces mouvements sont un peu plus faibles que ceux du mois d'avril, ce qui est absolument normal pour le mois de mai. Ceux de Naos ont eu lieu le 18, soit le lendemain de la pleine lune.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 28 *Février au* 14 *Mars* 1887.

Opp. 585. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, n° 3,698 pour cinq obligations.

Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 20,628 pour dix actions.

Opp. 586. — Sur onze actions au porteur, nos 377,992 à 378,002.

Opp. 587. — Sur trois coupons n° 12 (Echéance du 1er janvier 1887) d'actions au porteur, nos 41,100, 530,727 et 530,728.

Opp. 588. — Sur vingt-quatre actions au porteur nos 41,912 à 41,925, 457,685 à 457,689, 457,691 à 457,695.

Sur soixante-dix obligations 3 0/0 au porteur nos 324,829 à 324,898.

Opp. 589. — Sur une obligation nouvelle, provisoire libérée, n° 213,778.

Opp. 590. — Sur une obligation nouvelle provisoire, non libérée, n° 88,531.

MAINLEVÉES

Signifiées du 28 *Février au* 14 *Mars* 1887.

Opp. 332. — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 80,233.

Opp. 448. — Sur quatre obligations 3 0/0 au porteur, nos 253,783 à 253,786.

Opp. 485. — Sur quatre actions au porteur, nos 305,385 à 305,388.

Opp. 545. — Sur deux obligations nouvelles provisoires, non libérées, nos 35,364 et 60,452.

Opp. 582. — Sur quatorze obligations nouvelles provisoires, non libérées, nos 74,781 et 74,782, 85,536 à 85,543, 113,510 à 113,513.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 14 MARS 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 janv. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	400 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 janvier 1887
1er	402 50 401.25 400 403.75	en liq. : 401.25 402.50 400 au 15 : ...	335	215 216.25 217.50 218.75	269 269.25 269.50 269.75 270	460	445 443 444	447 447.50 446.50
2	400 401.25	en liq. : 401 25 au 15 : 401.25 400	335 334.50 337.50 340 342.50 336	217 218 215 213 216.50	269 269.25 269.50 269.75 270	462 462.50	442 440	446 445 444 443 442 440
3	401.25 400	en liq. : ... au 15 : 401.25 400	335 337	215 216 217 217.50 218	269.75 269.50 269.25 270	462 50 462.75 463 463.50 463.75 463	443 444	446 446.25 446.50
4	400 401.25	en liq. : .. au 15 : 400	340 345 341	213 214 215 217.50	269 269.25 269.50 269.75 270	465 463.50 463	443 444	446 446.50 447
5	400 398.75	en liq. : ... au 15 : 400	335 340	213.50 213 212 211 215	269 2669.25 269.50 269.75 270	463.75 463	444 442 441	446 446.50 447
6	»	»	»	»	»	»	»	»
7	400 398.75 397.50 396.25	en liq. : ... au 15 : 400 397.50	335 337.50 338.75 340 341.25	213 212.50 212	269 269.25 269.50	465 464	442 444	445 446.50 447
8	396.25 395 397.50 398.75	en liq. : ... au 15, 393 75 396.25	341.25 340 338.75	218 217	269 269.25 268.75 268.50 268 268.25	462.50 462 460	443 442	446 445
9	398.75 395 393.75 395.50 391.25 390 388.75 387.50 386.25 385	en liq. : ... au 15, 392.50 393.75 385 386.25	338 340 341.25	216 215 217	268 268.25 268.50 268.75 269	465 464 50 464	442 442.50	445 445.50
10	300 392.50 393.75 395	en liq. : ... au 15, 390 393.75 388 75 392.50	345 344.75	216 215.75 215 50 215.25 215 214	265 50 266 265 266.50 267	463 462.50	442.50 442 441	446 445 446.50
11	396.25 397.50 395	en liq. : ... au 15, 395 393.75	335	214.50 215 21 6 216.50	268.50 268.75 269	463 464	444 442	446 446.50
12	395 396.25 397.50 398.75	en liq. ... au 15, 395 396.25	345 344.75	216 217 215 216.50 217 217.50	268 268.75 269	464	»	446
13	»	»	»	»	»	»	»	»
14	308 25 397.50 396.25	en liq. : ... au 15, 396.25 397.50 395 395	341 340 335 340	217 218 217.25 218	269.50 269 268.50 268.75 269	465 466 465.50 470 466 470	442 443 442	445 446

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS DE 500 FR. 4 0/0

QUATRIÈME TIRAGE. — 15 MARS 1887
862 OBLIGATIONS

Le quatrième tirage des Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 mars 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 862 Obligations, dont 445 de la 1re série (nos 1 à 387,387) et 417 de la 2e série (nos 387,388 à 750,000), comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

PREMIÈRE SÉRIE				DEUXIÈME SÉRIE			
2.201	à	2.250	50	387.451	à	387.500	50
46.501	à	46.550	50	405.851	à	405.867	17
67.201	à	67.250	50	468.801	à	468.850	50
138.601	à	138.650	50	537.551	à	537.600	50
170.101	à	170.150	50	598.701	à	598.750	50
197.001	à	197.050	50	609.251	à	609.300	50
236.201	à	236.245	45	618.051	à	618.100	50
282.151	à	282.200	50	638.051	à	638.100	50
363.101	à	363.150	50	701.751	à	701 800	50
			445				41[illegible]

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 1er avril 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée è l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 4 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

49.701 — 49.702 — 49.703 — 49.704 — 49.737 — 49.738 — 49.739 — 165.365 — 165.366 — 165.367 — 165.368 — 165.369 — 165.370 — 165.371 — 165.372 — 165.373 — 165.374 — 251.370 — 251.371 — 251.372 — 251.373 — 251.375 — 252.651 — 252.652 — 252.653 — 252.654 — 252.655 — 252.656 — 252.657 — 252.658 — 252.659 — 252.660 — 252.663 — 252.664 — 252.665 — 268.549 — 268.550 — 300.376 — 300.377 — 306.324 — 306.325 — 404.360 — 404.394

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 0/0

CINQUIÈME TIRAGE — 1er AVRIL 1887
1147 OBLIGATIONS

Le cinquième tirage des Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 1er avril 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1,147 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

5.501	à	5.600	100	Report......			547
129.501	à	129.600	100	449.901	à	450.000	100
139.201	à	139.300	100	458.701	à	458.800	100
180.101	à	180.200	100	487.301	à	487.400	100
194.701	à	194.747	47	539.601	à	539.700	100
233.601	à	233.700	100	545.201	à	545.300	100
A reporter......			547	548.401	à	548.500	100
							1.147

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 15 avril 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 3 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

104.029 — 104.030 — 148.270 — 148.271 — 148.272 — 148.273 — 148.274 — 148.275 — 148.276 — 148.277 — 148.278 — 148.279 — 148.280 — 148.281 — 148.282 — 148 283 — 241.510 — 316.601 — 316.619 — 316.620 — 316.658 — 328.645 — 328.683 — 361.926 — 361.927 — 404.902 — 404.906 — 404.907 — 404.908 — 404.909 — 404.910 — 404.911 — 404.912 — 404.913 — 404.914 — 404.915 — 404.916 — 404.917 — 404.918 — 404.919 — 404.920 — 404.921 — 404.922 — 404.923 — 404.924 — 404.925 — 404.926 — 404.927 — 404.928 — 404.929 — 404.930 — 404.931 — 404.932 — 404.933 — 404.934 — 404.935 — 404.936 — 404.937 — 404.938 — 404.939 — 404.953 — 404.954 — 404.955 — 404.956 — 404.957 — 426.417 — 426.421 — 426.440 — 523.388 — 523.395 — 523.396 — 523.397 — 523.398 — 523.399 — 523.400 — 551.901 — 551.902 — 551.903 — 551.904 — 551.905 — 551.906 — 551.907 — 551.908 — 551.909 — 551.910 — 551.911 — 551.912 — 559.401 — 559.421 — 562.002 — 582.701 — 582.702 — 582.703 — 582.704 — 582.705 — 582.706 — 582.707 — 582.708 — 582.709 — 582.761 — 582.762 — 582.763 — 582.764 — 582.765

Payement du cinquième coupon.

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 5 (de 10 francs), échéant le 1er avril 1887, sera payé, à partir du vendredi 1er avril, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

9 fr. 70, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

9 fr. 429, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons sont également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Quatrième tirage.

Le quatrième tirage des obligations nouvelles aura lieu le vendredi, 15 avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 mai suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des Obligations nouvelles que, dans le cas de sortie au tirage, les Obligations qui, le 15 avril, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles dès le 15 février, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

Les porteurs d'Obligations nouvelles libérées de 400 francs, dont les titres sortiront au tirage du 15 avril, recevront 1,000 francs par obligation sortie, à la condition expresse que le versement exigible du 10 au 15 mai soit effectué.

Les porteurs d'Obligations nouvelles provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 francs par obligation.

Les Obligations nouvelles (titres définitifs), qui sortiront au tirage, seront remboursées à 1,000 francs chacune.

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES

Voici le texte des dépêches télégraphiques par lesquelles M. Charles-A. de Lesseps a fait connaître au Président-Directeur de la Compagnie son impression résumée, après sa visite de tous les chantiers de l'Isthme, de Colon à Panama :

16 mars.

Le Canal étant ouvert dans le premier tiers de sa longueur (du côté de l'Atlantique) dans les premiers mois de l'année 1888, le second tiers du Canal pourra être ouvert à la fin de l'année 1888.

Nous sommes maintenant sur les chantiers dn massif central.

23 mars.

L'organisation faite depuis une année, de Gamboa à la Culebra (massif central), et comme chantiers et comme installation des voies, indique un programme sérieux et rationnel jusqu'à l'achèvement du Canal.

A la Boca (du côté du Pacifique) les dragues tonctionnent à l'entrée du Canal, à la suite du chenal de la rade déjà attaquée.

M. Charles-A. de Lesseps a quitté Colon le 25 mars, se rendant à la Nouvelle-Orléans.— Au moment de son départ, il adressait à l'administration la dépêche suivante :

L'amiral Vigne, commandant l'escadre de l'Océan

atlantique, vient de visiter le Canal avec satisfaction. CHARLES DE LESSEPS.

LE CUBE DE FÉVRIER

Dans le précédent *Bulletin* nous avons pu communiquer à nos abonnés une dépêche télégraphique donnant le total du cube de février; nous en avons, depuis, reçu le détail que voici :

Colon	49.000
Gatun	188.000
Bohio Soldado	18.000
Tavernilla	35.000
San Pablo	31.000
Gorgona	46.000
Matachin	10.000
Obispo	44.000
Emperador	84.000
Culebra	101.000
Paraiso	33.000
Corozal	9.000
La Boca	170.000
	818.000
Dérivations	459.000
Accessoires	9.000
Total	1.286.000

Les traits caractéristiques de ce relevé du travail exécuté en février sont :

1° La progression non interrompue du cube extrait à la Culebra :

Septembre	1886	13.000 m.
Octobre	—	16.000
Novembre	—	21.000
Décembre	—	20.000
Janvier	1887	44.000
Février	—	101.000

L'organisation « sérieuse et rationnelle » de ces chantiers, suivant les termes de la dépêche de M. Charles-A. de Lesseps que nous reproduisons dans ce numéro du *Bulletin*, nous affermit davantage dans l'espoir que nos prévisions seront réalisées.

2° L'extension considérable donnée aux travaux de dérivation :

Le grand inconvénient de la saison pluvieuse était l'inondation fréquente de certaines parties des chantiers et les dommages ou retards qui en résultaient. L'attention donnée à la dérivation du Chagres et la progression accentuée des travaux de dérivation montrent que ces inconvénients seront grandement atténués dans l'avenir, en attendant qu'ils disparaissent complètement.

Le cube obtenu en février (1,286,000 mètres) fait ressortir sur le cube de janvier (1,051,000 mètres), une augmentation de 22 36 0/0.

L'ESPAGNE

Et le Canal de Panama

PRÉVISION DES SERVICES MARITIMES

Nous avons signalé, dans le *Bulletin* du 1er mars dernier, la création d'une ligne de vapeur entre San Francisco, les ports du Honduras et Panama, dont le contrat conclu avec le Gouvernement du Honduras prévoit certaines stipulations en vue de l'ouverture du Canal interocéanique.

Nous lisons dans le *Manchester Guardian* :

Des nouvelles de Madrid annoncent que le marquis de Campo, en vue d'ouvrir de nouveaux marchés aux produits espagnols sur la côte du Pacifique, a pris des arrangements pour un service hebdomadaire de steamers postaux entre Panama et San Francisco, en connexion avec les steamers du sud du Pacifique et ceux de l'Atlantique. Le nouveau service recevra des subventions des cinq Républiques de l'Amérique centrale : Guatemala, Honduras, Salvador, Nicaragua et Costa-Rica.

On publie également la lettre suivante, adressée par M. le marquis de Campo à chacun des Présidents des cinq Républiques centre-Américaines :

En accomplissant aujourd'hui l'agréable devoir de lui offrir l'hommage de mon respect et de ma considération la plus distinguée, je dois porter également à la connaissance de Votre Excellence le mobile principal qui m'a poussé à prendre ce service américain, mobile qui n'est autre que le dessein très ferme de contribuer, de toutes les forces de mon initiative, et par tous les moyens dont je puis disposer, au développement de la richesse de ces belles contrées, peuplées d'une race de frères dont les liens d'union avec l'Espagne, leur antique mère-patrie, vont se resserrer de plus en plus à la chaleur des intimes relations commerciales que la nouvelle ligne de vapeurs, qui peuvent se qualifier de nationaux, va développer entre les peuples d'une même famille, d'une même origine, de traditions également nobles et glorieuses, et dont les intérêts réciproques doivent, désormais et pour toujours, se chercher dans la plus parfaite union.

Pour le plus complet succès de la patriotique entreprise que je me propose de conduire à fin, qu'il me soit permis de compter, dès maintenant, sur le puissant appui de Votre Excellence et sur celui des forces vives de cette jeune nation, placée par la Providence dans la région la plus riche et la plus privilégiée du globe, et appelée par l'intelligence et le bon sens de ses habitants, ainsi que par les progrès sur tous les terrains, ce dont elle donne de si vaillantes preuves, au plus glorieux avenir, en perpétuant de cette façon les traditions de sa noble origine.

Et enfin, que ma longue et honorable existence de travail, les grandes et utiles entreprises par moi réalisées dans mon propre pays, et la prédilection avec laquelle j'ai toujours tourné les yeux vers cette Amérique en grande partie espagnole où, avant tout autre, j'envoyai les vaisseaux de ma flotte par l'un et l'autre côté des grandes mers qui la baignent, et la dernière expédition de mon vapeur *Magallanes* à Colomb, vivement intéressé que j'étais à la prompte ouverture de l'isthme, qui viendra raccourcir la distance qui nous sépare, servent, en en dernier lieu, Excellence, tels que je viens sommairement de les indiquer à grands traits, de garantie au succès que je poursuis.

MARQUIS DE CAMPO.

On se rappelle la visite faite à Panama par la grande Commission espagnole et dont le marquis de Campo fut le promoteur. Au retour de la Commission en Espagne, le marquis écrivait à M. Ferdi-

nand de Lesseps qu'il se félicitait d'avoir, par son concours, « fourni aux dignes représentants de « l'Espagne, à Panama, et à l'opinion publique « l'occasion de s'associer aux vœux de la France « pour l'heureux achèvement de la grande voie « maritime destinée à exercer une mission civili- « satrice dans l'avenir, en élargissant les routes du « commerce universel et en resserrant les relations « entre les peuples. »

M. le marquis de Campo a vite compris tout le parti que l'Espagne en particulier tirera de l'achèvement du Canal de Panama, ce « formidable levier « qui fera mouvoir la grande révolution du progrès « du siècle. »

De son côté, le Gouvernement espagnol apprécie l'influence qu'aura l'ouverture du Canal sur le commerce et la navigation. Dans le programme de réorganisation de ses services maritimes postaux, il prévoit que des mesures spéciales devront être prises en vue de la réalisation de « ce grand événement ».

Le contrat qu'il a conclu avec la *Compañia Trasatlantica* en vue d'harmoniser ses services avec les besoins modernes, aura une durée de vingt ans.

Le contrat vient d'être approuvé par la Commission du budget ; il entrera en vigueur dès qu'il aura été ratifié par les Cortes.

Nous empruntons à la *Revista Latino-Americana* les renseignements qui ont trait particulièrement aux services appelés à bénéficier de l'ouverture du Canal interocéanique.

Il y aura annuellement trente-six voyages de Cadix et Santander aux Antilles ; le service mensuel de Cadix fera relâche aux Canaries et se prolongera sur la Guayra, Puerto-Cabello, Sabanilla et Colon. « Après l'ouverture du Canal de Panama, est-il « prévu, un des voyages mensuels sera poussé « jusqu'à Guayaquil. »

En attendant la jonction des deux Océans, « des « correspondances mensuelles seront établies dans « le Pacifique, — en utilisant le chemin de fer de « Panama, — depuis Valparaiso jusqu'à San Fran- « cisco. »

Il est stipulé que la ligne des Antilles sera desservie avec une vitesse de 11 milles et demi à l'heure à partir de la mise en vigueur du contrat, de 12 milles à partir du 1er octobre 1888, et de 12 milles et demi à partir du 1er janvier 1893. Le premier départ sur cette ligne aura lieu le premier du mois qui suivra la ratification du contrat par les Cortes.

Nos lecteurs remarqueront que le Gouvernement espagnol, ne voulant pas être pris au dépourvu par l'ouverture du Canal, comprend dès à présent les ports de l'Isthme dans l'itinéraire de ses services maritimes réorganisés ; qu'il stipule, en prévision de l'ouverture du Canal, et provisoirement par transbordement, une communication entre les ports du Pacifique et la métropole, c'est-à-dire une création toute nouvelle pour le pavillon national.

Une corporation, bien autorisée pour émettre un avis en ces matières, l'*Association d'armateurs et de consignataires de Barcelone*, se prononce en faveur du contrat signé par le Gouvernement espagnol, car, dans une adresse aux Cortes, elle sollicite la ratification dudit contrat.

La *Asociacion de Navieros y Consignatarios de Barcelona* signale d'abord aux Cortes les mesures prises par toutes les grandes Puissances maritimes en vue de développer l'importance de leurs lignes de navigation subventionnées.

C'est un fait indubitable, dit-elle dans l'Adresse, que l'excès de la production européenne et la situation même des Etats obligent les Gouvernements à multiplier les relations commerciales et maritimes avec les autres pays du Globe, pour procurer de nouveaux marchés facilitant l'exportation et le débouché des produits nationaux.

Et elle poursuit ainsi :

En outre, tous les Gouvernements prévoyants établissent de nouvelles lignes pour favoriser ces relations et pour conserver leur importance politique et leur influence civilisatrice quand *l'ouverture du Canal de Panama* ouvrira de nouveaux horizons au commerce universel et changera complètement l'itinéraire des voyages des grands navires de haute mer.

Donner une nouvelle organisation aux voyages de nos vapeurs postaux aux Antilles, et augmenter ceux des Philippines, c'est resserrer de plus en plus les liens puissants qui doivent unir ces provinces lointaines très importantes à la mère-patrie. Établir, pour *quand aura lieu l'ouverture du Canal de Panama*, différents voyages aux côtes du Pacifique, c'est procurer à notre marine et à notre commerce le moyen le plus sûr de renouer nos relations interrompues avec les Républiques hispano-américaines.....

On le voit, l'Espagne se prépare dès à présent à utiliser, dans une large mesure, la grande voie interocéanique de Panama Notons que des faits analogues se produisent dans les autres pays, que des préparatifs semblables ont lieu dans le monde entier.

LA FRANCE
et le Canal de Panama

SERVICES DES MESSAGERIES MARITIMES

Le Parlement s'occupe en ce moment de l'examen de la Convention du 30 juin 1886, qui a concédé aux *Messageries maritimes* les services postaux subventionnés par l'Etat.

Dans son dernier numéro, la *Revue-Gazette maritime et commerciale* énumère les avantages nouveaux offerts à l'Etat par les *Messageries*. Un tableau fort intéressant fait ressortir le principal de ces avantages, relatif à la vitesse de marche des paquebots. Ces vitesses sont supérieures aux vitesses des Compagnies postales subventionnées par les autres Etats.

Le rédacteur de la *Revue Gazette* termine son étude par les lignes suivantes :

Sur la question des parcours concédés, les études précédemment publiées par la *Revue-Gazette* ont suffisamment renseigné ses lecteurs. Nous ferons simplement remarquer

aujourd'hui que deux exceptions ont été faites au principe posé par le cahier des charges, que l'État ne pourra subventionner aucun service particulier d'un port de France sur les parcours desservis par la Compagnie.

La première exception concerne la côte occidentale d'Afrique, où il sera sans doute nécessaire d'établir prochainement des communications avec nos nouvelles possessions dans ces contrées.

L'autre exception a été faite pour l'Australie et la Nouvelle-Calédonie. M. le Ministre des Postes et Télégraphes a formellement réservé au Gouvernement la liberté d'user des facilités que donnera la prochaine ouverture du Canal de Panama. Il résulte des explications qu'il a fournies à ce sujet, à la Commission du budget, qu'une ligne directe, subventionnée par l'Etat, mettrait en communication la France avec ses possessions d'Océanie, par le Canal de Panama.

P.-PIERRE DESROCHES.

Voici le texte des articles du cahier des charges, mentionnant la réserve du Gouvernement français :

Article 2. — L'État s'interdit la faculté de subventionner tout service particulier d'un port de France sur les parcours desservis par la Compagnie, en vertu du présent cahier des charges.

Article 50. — Les dispositions de la Convention du 15 janvier 1881, portant concession du service de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et celles du cahier des charges y annexé, sont maintenues dans tous les points auxquels il n'est pas dérogé par le présent cahier des charges.

L'interdiction prévue à l'article 2 du présent cahier des charges ne s'applique pas au cas où l'État viendrait à subventionner une ligne entre la France, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, *par une autre voie que celle de Suez.*

Il est évident que lors de l'ouverture du Canal de Panama les relations rapides entre la France et l'Océan Pacifique devront prendre cette voie nouvelle, et le Gouvernement français devait, nécessairement, prévoir les changements qui en résulteront dans les itinéraires actuels des services postaux maritimes.

LES ANTILLES

Les Antilles, dont le développement a subi un temps d'arrêt si marqué depuis un demi-siècle, sont appelées, par leur situation géographique et leur merveilleuse fertilité, à profiter largement de l'ouverture du Canal Interocéanique, comme points de relâche et de ravitaillement des navires et par l'écoulement, dès lors facile, de leurs produits naturels susceptibles d'un énorme accroissement.

Dans les îles françaises on s'est rendu compte de suite des avantages d'une voie interocéanique, et l'attention des abonnés du *Bulletin* a été appelée, dès 1884 (1), sur les conséquences que produira pour elles l'accroissement de la navigation dans ces parages. On estime nécessaire la création à la Pointe-à-Pitre d'un port de ravitaillement « conséquence forcée, inévitable, disait le *Courrier de la Guadeloupe*, de la grande œuvre du percement « de l'Isthme de Panama. »

(1) Voir le *Bulletin*, n° 105, du 1er janvier 1884.

Lord Balfour, dans le Parlement anglais, s'est exprimé ainsi :

« Les Antilles anglaises sont des possessions « importantes, et lorsque le Canal de Panama sera « ouvert, elles acquerront une plus grande valeur « encore. »

Au cours d'un débat sur la politique coloniale de l'Espagne, M. Victor Balaguer, Ministre de Ultramar, a déclaré au Sénat espagnol que le gouvernement s'occupait d'assurer de nouveaux débouchés aux exportations des Antilles, et qu'il étudiait en même temps la réforme du tarif d'importation pour ces colonies.

Il a décrété, depuis, une réduction sur les droits de sortie des sucres et nul doute que le Gouvernement espagnol ne fasse tous ses efforts pour faire profiter Cuba et Porto-Rico du grand changement qui se prépare.

La Nouvelle-Orléans, soucieuse de sa suprématie dans le golfe du Mexique, ne négligera rien pour la maintenir, et de cette lutte féconde résultera pour tous les pays que baigne ce golfe une ère de prospérité.

Tortuga (ou île de la Tortue), située au nord de la République Haïtienne, fort connue, à l'époque des guerres maritimes entre la France, l'Espagne et l'Angleterre, comme quartier général des flibustiers, et dont il n'avait plus été question depuis cette époque, vient, de nouveau, d'attirer l'attention. Le bruit a couru qne l'Angleterre élevait des prétentions à la possession de cette île. Sans vouloir apprécier ce qu'il y a de fondé dans ces rumeurs, il est certain que l'importance que toute la presse européenne et américaine a de suite donnée à cette question est une preuve du rôle considérable que joueront les Antilles lorsque le Canal de Panama sera ouvert à la navigation.

CUIVRES ET SALPÊTRES DU CHILI

Les expéditions de cuivre du Chili ont atteint 589,091 quintaux pour le Royaume-Uui et 149,772 quintaux pour l'Europe, en 1885.

Pendant cette même année, il a été exporté 7,528,131 quintaux de salpêtre à ordre de la Manche.

LA NOUVELLE ZÉLANDE

Par leur position géographique, les îles formant la Nouvelle-Zélande sont appelées à bénéficier de l'ouverture du Canal de Panama. Aussi, est-il intéressant d'en connaître la situation actuelle.

La Nouvelle-Zélande a une superficie de 104,403 milles carrés (27,028,694 hect.); sa population, d'après le recensement le plus récent, est de 582,480 habitants.

L'élevage est l'une des branches les plus importantes de l'industrie. Voici la décomposition de tout le bétail au 31 décembre 1885 :

Chevaux	161.736
Gros bétail	698.637
Moutons	14.624.547
Porcs	200.083

Proportionnellement à la population, c'est l'une des contrées les plus cultivées du globe — 1.265.975 acres (512,340 hect.) sont en culture.

En 1885, le commerce s'est élevé à 7.479.921 liv. st. (186.998.025 fr.) à l'importation, et à 6.819.939 liv. st. (170.498.475 fr.) à l'exportation. Les expéditions de laine s'élèvent à 86.507.431 lbs (39.274.373 kil.) valant 3.205.275 liv. st. (80.131.875 fr.)

Le mouvement maritime pour cette année s'établit comme suit :

Entrée.	786	navires	jaugeant 519.700	tonneaux
Sortie..	780	—	— 513.000	—

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Janvier 1887

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	37	68 502 T.	30	55 908 T.
Voiliers	36	11 561	19	3 149
Totaux	73	80 063	49	59 057

LES ILES CHUSAN

Il existe, au sud des vastes îles qui forment le Japon et à peu près sur le même parallèle que la ville chinoise de Fou-Tchéou, un petit archipel qui a fixé l'attention de diverses puissances : c'est l'archipel des Chusan. Dès à présent tous les pays de l'Extrême-Orient (Chine, Japon, Corée, etc.) ont une réelle importance, au point de vue commercial particulièrement, mais cette importance deviendra tout à fait considérable le jour où, le Canal de Panama étant ouvert, une nouvelle route sera livrée à la navigation.

Le bruit avait couru de la cession à l'Allemagne, par la Chine, des îles Chusan; depuis, des avis de Pékin ont démenti formellement cette nouvelle, et, à la Chambre des Communes d'Angleterre, une déclaration du sous-Secrétaire d'Etat a affirmé que le Gouvernement anglais n'avait reçu aucune information confirmant la cession.

Dans un journal bordelais, la *Gironde littéraire et scientifique*, un rédacteur exprime le regret de ce qu'on ne s'occupe pas suffisamment, en France, des faits qui viennent à se produire dans l'Extrême-Orient, dans les régions du Pacifique. On sait en effet que le port de Bordeaux, tout spécialement, tirera grand profit de l'achèvement de la voie interocéanique en cours d'exécution.

Les îles Chusan sont situées dans un voisinage relatif de l'embouchure du Yang-Tsé-Kiang (Fleuve bleu), route commerciale naturelle de la Chine. Il paraît que le Gouvernement allemand engageait depuis quelque temps des pourparlers avec le Gouvernement chinois dans le but d'acquérir une position dans les mers de Chine, et qu'il avait porté ses vues sur les Chusan ; mais il existe une Convention anglo-chinoise, qui, signée le 4 avril 1846, portait que « l'Empereur de la « Chine s'engageait à ne jamais céder à quelque « puissance que ce fût les îles Chusan ; en retour, « l'Angleterre s'engageait à les évacuer ». Cette dernière nation les avait occupées pendant la guerre de l'opium.

Le journal bordelais fait ressortir combien l'archipel des Chusan est bien placé :

Très actifs, très industrieux, les habitants, dit le rédacteur, se partagent en deux grandes catégories : les horticulteurs qui se sont créé une spécialité bien connue en Chine, celle des fruits frais et surtout des fruits confits, et les pêcheurs qui trouvent dans ces mille canaux aux eaux paisibles et peu profondes (de deux à vingt mètres en moyenne), une variété infinie de poissons exquis, que l'on sale ou que l'on fume, ce qui constitue une branche très importante du commerce local.

A Ting-Haï, toute une corporation d'artisans, fort réputés pour leur habileté, exporte chaque année de grandes quantités de tissus analogues à ce que nous appelons la sparterie (nattes, cordes, etc.). On fabrique aussi des meubles à incrustations de nacre qui, pour n'avoir pas la finesse exquise de ceux du Tonkin, n'en présentent pas moins un cachet d'originalité élégante tout particutier.

Quant au climat, nous n'en dirons qu'un mot : situées sur le 30e degré de latitude nord, par leur faune et leur flore les Chusan sont un sanatorium délicieux, et l'on ne peut comparer leur situation qu'à celle de Madère.

Différents faits prouvent comment les divers pays d'Europe veulent prendre position dans les régions auxquelles le Canal de Panama doit procurer de grands avantages commerciaux.

MORT DU CAPITAINE EADS

Nous apprenons la mort du capitaine Eads, promoteur de l'idée d'un chemin de fer pour le transport des navires à travers l'isthme de Tehuantepec.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Juin 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats

les plus intéressants des observations du mois de juin 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	21° 4	34° 4	27° 4	82 9	416mm 3	23
Gamboa..	20 2	33 2	26 5	84 2	268 0	16
Naos.....	21 2	36 2	28 2	83 2	158 7	11
Totaux...	62 8	103 8	82 1	250 3	843 0	50
Moyennes	20 9	34 6	27 4	83 4	281 0	17

Par rapport au mois de mai, la température générale a peu varié, car il y a une augmentation de 0°2 seulement; mais il y a une diminution de 0°5 à Gamboa et une augmentation de 1°3 à Naos, de telle sorte que la température prend à Naos l'avance qu'elle a généralement par rapport à Colon pendant la saison des pluies, et qui résulte toujours de l'élévation des maxima, les minima étant à peu près les mêmes sur les deux côtes de l'Isthme. Gamboa a, comme presque toujours, la température moyenne la plus faible; mais les écarts journaliers, cette fois, n'y sont pas plus forts qu'à Colon, et c'est à Naos qu'ils sont le plus forts.

La température moyenne de l'eau de la mer a sensiblement diminué, surtout à Colon, où elle est de 23°9 contre 24°4 en mai; à Naos, elle est de 24°1 contre 24°3. Cette diminution, qui s'était déjà présentée l'année dernière, provient probablement de la marche progressive de la saison des pluies.

L'humidité, qui avait subi en mai un accroissement considérable, a un peu diminué, sauf à Gamboa où il y a une petite augmentation. La quantité de pluie tombée a aussi diminué, sauf à Colon où, suivant la règle assez générale, il a plu beaucoup plus que dans les autres stations. Le petit été de Saint-Jean s'est fait sentir à Gamboa et à Naos par quelques journées sans pluie à partir du 18, mais il n'a pas été plus sensible à Colon cette année que les années précédentes.

Le Chagres a été souvent en mouvement pendant le mois; comme toujours, les mouvements sont rapides, surtout à la montée, et le maximum de la crue n'a, pour ainsi dire, pas de durée. L'oscillation la plus considérable a eu lieu à Gamboa du 17 au 18 : le fleuve a commencé à monter le 17 à 5 heures du soir; le 18, vers 3 heures du matin, la montée était de près de 2m10, lorsqu'il a commencé à baisser, et ce même jour, pour 7 heures du soir, il ne restait plus de cette montée que 0m20. La descente a continué ensuite plus lentement.

Le régime du vent est, pour ainsi dire, le même qu'en mai. Mais au milieu de la variation des brises assez faibles qui se font sentir, on remarque une apparition un peu fréquente des vents de la région sud; ce sont évidemment des rafales de l'alizé du Sud, qui amènent le petit été de la fin du mois.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m 09	0m 32	0m 37
Naos................	0 10	5 48	5 19

Ces mouvements sont un peu plus forts que ceux de mai, mais ils ne présentent rien de particulier. A Naos, ils ont eu lieu le 4 juin, c'est-à-dire le lendemain de la nouvelle lune.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 16 *au* 31 *Mars* 1887.

Opp. 591. — Sur 5 obligations nouvelles provisoires au porteur, libérées, nos 35,285; 68,607 à 68,610.

Opp. 592. — Sur 4 actions au porteur nos 356,632 à 356,635 et sur 2 obligations 5 0/0 au porteur nos 113,793 e 113,794.

Opp. 593. — Sur une action au porteur n° 132,719.

Opp. 594. — Sur une action au porteur n° 570,057.

Opp. 595. — Sur 5 coupons n° 9 (Echéance du 15 janvier 1887) d'obligations 5 0/0 au porteur nos 143,300 à 143,304.

Opp. 596. — Sur 3 obligations 5 0/0 au porteur nos 14,606, 201,257 et 237,244.

Opp. 597. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 452,809.

Opp. 598. — Sur 22 obligations 3 0/0 au porteur nos 57,573 — 104,537 à 104,540 — 364,998 et 364,999 — 403,126 à 403,129 — 415,012 à 415,014 et 437,542 à 437,548.

Opp. 599. — Sur 15 obligations nouvelles provisoires au porteur, libérées nos 27,733 — 29,689 — 67,681 à 67,683 — 69,541 — 118,346 à 118,350 — 128,822 et 128,823 — 132,493 et 132,494.

Opp. 600. — Sur 2 actions au porteur nos 6,337 et 6,338.

Opp. 601. — Sur une action au porteur n° 278,089.

Opp. 602. — Sur une obligation nouvelle définitive au porteur n° 314,606.

Opp. 603. — Sur 2 actions au porteur nos 33,325 et 33,326.

Opp. 604. — Sur 3 obligations nouvelles provisoires non libérées nos 111,061 à 111,063.

Opp. 605. — Sur 10 coupons n° 5. (Echéance du 1er avril 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur nos 2,893 à 2,902.

MAINLEVÉE

Signifiée du 16 *au* 31 *Mars* 1887.

Opp. 547. — Sur 2 obligations nouvelles définitives au porteur nos 317,491 et 317,492.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 15 AU 31 MARS 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 p. 100 Jouissance 15 janvier	3 p. 100 Jouissance 15 octobre	4 p. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 janv. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	400 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 janvier 1887
15	397 50 396.25 395 393.75 392.50	en liq. : ... au 15: 392.50 393.75	340 335	215 217 217.50	269 268.50 268.75	465 466 467.50 470	442 441	446 445
16	397.50 395 392.50 393.75 391.25 390	en liq. : 392.50 393.75 au 31 : 392.50	342.50 344	216 215	269 268.75	470 469 468.50 468	442 443	446 447
17	393.75 392.50 391 25 390	en liq. : ... au 31 : 388.75 391.25 390	343.75 343.25 341.25	216.50 217.50	268.50 268.75 269	469	442 50 443 444 441	446 447
18	390 391.25	en liq. : .. au 31 : 390 388.75	337 50 339	215.50 216	268 268.25 268.50 268.75	465.50 467	443 441	445 446 447
19	392.50 391.25 390 388.75	en liq. : .. au 31 : 387.50 390	339 339 50	216 216.75 217 217.50	268 268.25 268.50	469	443 442 441 440 50 440.25 440 441.25	446
21	393.75 390 391.25	en liq. : ... au31 : 390 391.25	340	216 216.75 217 217.25 217.50 218	268 268.25	469	444 443.75 444.50	447 447.50 448
22	395 397.50 398.75 400	en liq. : ... au 31, 392.50 400	341 343.50	217.25 217.50 218	268 268.25 268.50	465.50	445 446 445.75 447	447.50 448 448.50 449 449.25 450
23	405 406.25 407.50 408.75 410 411.25 412.50	en liq. : ... au 31, 405 412.50 407.50	343.50 344 344 50 345 345.00 346 346.50	219 219.50 220 221	268.50 268.75 269 269.25 269.50 270 269.75	469 469 50 470 471 472 50 473 75 472	445 447 447.50 448	450 451.25 452.50 453.75 454 455
24	408.75 410 411.25 412.50	en liq. : ... au 31, 410 412.50	345 345.50	217.50 218 218.50 218.75 219	270 269 75 269.50	468 470	450 449.50	454 455 453
25	408.75 410 411.25 412.50	en liq. : ... au 31, 411.25 410	347 345 344 342.50 343.50	217 216 215	270 271 270.75 260.50 270.25	465 468 469 469.50	450 451 452	455 456 454.50
26	407.50 408.75 406.25 405	en liq. ... au 15, 407.50 408.75	345 344 344 50 344.75	217	270 271	470 469	451	454 454 50 455
28	405 406.25 403.75	en liq. : ... au 31, 406.25	345 346 347	218 217 216	270	469.25 469 468.75	451 451.25	454.50 455
29	406 25 405 407.50	en liq. : . . au 31, 408.75 406.25	344 345 343	217.50 217	269.75 269.50	469 469.50 470	451	455
30	405 403.75 406.25	en liq : ... au 31, 405 406.25	343 342.50	217 217.50 218	269 270 269.25 269.50 268.75	469 470	450 448 447 446	450 451 452.50
31	405 406.25	en liq. : ... au 31, 405 406.25	345 344	217 218	269 268.75 268.50 278.75 269	470	449 458 447	452.50 452 452.75

8e Année. — Numéro 184. Samedi 16 Avril 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES

QUATRIÈME TIRAGE. — 15 AVRIL 1887.
1000 OBLIGATIONS.

Le quatrième tirage des Obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 15 avril 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

98	7.195	15.224	22.187	27.754
311	7.717	15.274	22.355	28.272
458	8.810	16.366	22.659	28.730
1.222	9.039	17.209	22.686	30.938
1.473	9.071	17.531	22.693	31.072
2.578	9.372	17.696	22.838	32.098
2.628	9.615	18.685	23.722	32.548
4.324	10.175	19.688	23.731	32.766
4.395	10.182	20.394	23.912	33.233
5.351	10.516	21.339	23.977	34.017
5.362	12.394	21.854	26.028	34.756
5.366	12.537	21.922	26.097	35.826
5.589	12.697	21.975	26.431	36.316
5.783	12.771	22.004	26.634	36.702
7.007	14.959	22.161	26.675	37.846

38.175	56.815	72.720	88.421	106.145
38.390	57.182	72.751	88.718	107.010
38.557	57.549	72.782	90.383	107.123
38.965	57.878	73.044	90.786	108.473
39.391	58.362	73.206	91.092	110.024
39.892	58.622	73.283	91.362	110.097
39.963	58.834	73.478	91.857	110.321
41.302	59.772	73.664	92.759	110.544
41.355	60.094	73.829	93.276	110.608
42.073	60.283	73.840	93.657	110.688
42.134	60.364	74.383	94.082	110.865
42.728	60.507	74.849	95.519	112.122
42.896	61.042	75.339	95.793	113.858
43.669	61.715	75.915	95.866	114.341
44.948	62.470	76.227	95.971	114.609
45.256	62.758	76.304	95.988	114.705
45.290	62.873	77.229	97.031	114.771
45.577	63.928	77.682	97.342	114.837
45.863	63.936	77.886	97.419	115.330
46.285	63.992	79.808	97.936	115.873
46.349	64.364	79.985	98.574	116.465
46.777	64.415	80.256	98.846	117.710
47.081	64.643	80.363	98.929	118.364
48.798	65.451	81.132	100.188	119.944
50.221	65.874	81.231	100.691	120.316
50.882	65.887	81.844	100.761	121.613
50.897	66.148	81.940	100.863	121.974
51.083	66.283	82.224	100.984	122.454
51.579	66.423	83.388	101.290	122.882
52.110	66.895	83.662	101.339	122.897
52.200	67.434	83.740	101.671	123.353
52.919	67.743	84.588	102.492	123.684
52.944	67.840	84.589	102.768	123.756
52.994	68.333	85.039	103.172	123.782
53.228	68.400	85.970	103.380	123.818
53.491	69.002	86.063	103.442	124.273
54.093	70.090	86.459	103.613	124.491
54.711	71.046	87.725	103.842	124.534
55.382	71.138	87.931	104.457	124.592
55.509	71.490	88.123	104.838	126.496
55.928	71.680	88.308	106.141	127.094

127.389	150.707	185.786	210.275	236.801	275.973	303.495	337.346	369.526	394.993
127.883	150.890	185.837	210.282	237.370	277.328	304.360	337.414	369.709	395.642
128.481	150.983	185.991	210.504	239.057	277.393	304.421	338.376	369.890	396.001
128.802	151.059	186.271	211.731	240.420	278.071	304.855	338.717	369.934	397.001
129.692	151.433	186.604	211.774	241.387	279.044	305.245	338.731	370.149	398.180
129.793	151.733	187.069	212.549	242.961	279.782	305.252	338.787	370.585	398.341
130.036	151.918	187.273	212.608	243.234	280.478	307.552	339.046	370.940	398.619
130.894	152.096	187.719	212.632	243.660	281.193	308.521	339.110	371.097	399.197
131.075	152.150	187.810	212.694	243.790	281.930	308.752	339.830	371.366	399.290
131.582	152.735	188.046	213.756	243.793	282.269	308.753	340.758	372.067	399.582
132.383	152.872	188.145	215.280	244.458	282.635	308.916	342.879	372.260	400.020
132.399	153.041	188.443	215.908	244.477	283.252	309.275	343.022	372.514	401.674
133.371	154.127	188.658	216.252	244.499	283.358	309.736	343.529	373.180	401.817
133.512	154.345	189.012	216.500	244.626	283.479	310.071	344.092	373.496	402.901
134.147	155.340	189.101	217.267	244.790	284.351	311.093	344.384	373.680	403.174
134.874	155.804	189.374	217.601	244.876	284.379	311.664	345.313	373.983	403.306
135.154	155.879	189.848	218.477	245.398	284.563	311.964	345.927	374.267	404.507
135.875	156.193	189.899	218.498	245.479	284.595	312.633	346.080	374.392	405.681
136.877	157.041	190.290	219.242	246.593	284.617	312.777	349.080	374.430	406.011
136.883	157.153	190.478	219.253	247.215	285.102	313.358	349.832	374.720	406.380
136.906	157.374	191.691	219.775	248.283	285.325	313.530	350.374	374.754	407.333
137.017	157.394	191.718	219.880	248.550	285.405	314.629	350.941	374.841	407.360
137.328	157.462	191.740	220.514	249.407	286.015	316.423	351.762	374.931	407.909
137.798	157.517	192.198	221.367	249.611	286.522	317.374	352.118	375.008	409.632
138.364	159.442	192.248	221.657	250.326	286.659	317.486	352.772	375.399	410.053
138.391	159.508	193.070	222.235	253.553	286.808	317.892	353.328	375.451	410.688
138.646	159.567	193.379	222.905	253.744	286.845	318.066	353.385	376.276	411.310
138.775	159.955	194.119	222.935	254.253	286.910	318.490	353.411	376.884	411.998
138.890	160.211	194.540	223.027	254.717	287.247	318.943	353.494	377.125	412.994
139.496	162.225	197.509	223.528	254.835	287.369	320.050	355.269	377.342	413.188
139.580	162.458	197.860	224.120	255.731	288.963	320.399	355.486	379.854	413.399
140.291	164.089	199.161	224.177	256.218	289.118	321.073	355.717	380.688	414.073
140.485	164.256	199.305	224.523	256.567	289.397	321.175	356.961	380.991	414.282
140.496	165.228	199.338	225.078	258.276	290.342	321.419	357.601	381.327	414.400
140.710	166.590	200.113	225.215	258.856	290.641	321.443	357.886	382.271	415.486
141.454	167.581	200.535	225.896	258.963	291.241	321.530	358.429	382.752	415.734
141.698	167.986	200.555	225.991	259.503	291.730	322.599	359.213	382.909	415.896
141.737	168.268	200.625	226.513	259.626	292.631	322.965	359.454	383.068	416.493
142.009	170.466	200.794	226.555	260.176	294.129	323.312	359.920	383.082	416.494
142.244	171.354	200.827	226.979	260.292	294.290	324.494	360.168	383.095	416.742
142.740	171.515	201.058	227.192	260.896	294.431	324.713	360.346	383.984	416.946
142.853	171.574	201.406	228.196	261.665	294.568	324.724	360.677	384.097	417.290
143.066	171.803	201.961	228.534	262.006	294.790	324.983	361.463	384.598	418.320
144.402	173.010	201.995	229.040	263.101	294.953	325.120	361.870	384.829	418.449
144.518	173.891	202.150	229.551	264.017	295.645	325.667	362.099	384.838	418.756
144.745	174.309	202.756	229.757	264.856	296.469	325.813	362.524	385.940	418.794
144.792	176.422	203.557	229.819	265.061	297.082	326.991	362.729	386.139	418.890
144.856	176.837	203.701	229.965	265.186	297.196	327.183	362.898	386.646	418.986
145.322	177.566	204.127	230.123	265.656	297.917	327.253	363.556	387.315	419.419
145.485	179.316	205.199	230.140	265.766	298.216	329.018	363.650	387.536	419.433
145.633	179.907	205.343	230.479	265.968	298.721	330.783	364.153	387.594	420.159
145.690	181.965	205.564	230.619	266.868	299.704	330.843	364.796	389.230	421.692
146.600	181.968	206.135	230.680	269.317	299.997	331.165	365.339	389.234	422.548
146.878	182.135	206.466	231.363	270.315	300.068	334.173	366.068	389.261	422.827
147.340	182.177	206.649	231.633	270.693	300.447	334.264	366.125	389.501	423.234
147.772	182.366	206.728	232.619	271.115	301.740	334.377	367.298	390.670	423.318
148.097	182.926	206.858	233.984	271.767	301.763	334.785	367.496	390.852	423.984
148.618	182.963	207.101	234.093	272.190	302.035	334.977	367.771	390.889	424.181
149.251	183.061	207.162	234.333	273.195	302.170	336.137	368.062	391.178	424.196
149.925	183.315	207.672	234.824	273.599	302.185	336.323	368.443	394.201	424.517
150.132	183.511	208.189	235.200	273.994	302.690	336.360	368.589	394.413	424.768
150.217	183.595	208.933	235.776	274.140	303.281	336.646	368.726	394.444	424.876
150.274	184.209	209.043	236.591	275.089	303.306	337.123	369.452	394.545	424.890
150.573	184.787	209.733	236.697	275.175	303.464	337.151	369.481	394.629	424.892

424.927	428.793	437.180	443.002	451.196
425.172	429.119	437.300	443.227	451.294
425.998	429.209	437.557	443.621	451.951
426.111	430.708	437.817	444.749	453.912
426.116	431.295	438.070	444.857	454.666
426.136	431.608	439.105	445.059	455.438
426.400	431.679	439.487	445.741	456.083
426.429	432.097	439.972	445.928	456.323
427.010	432.609	440.230	446.576	456.444
427.012	432.938	440.599	447.113	456.485
427.089	433.640	440.660	447.161	456.630
427.792	433.756	440.852	448.030	457.110
428.396	433.760	441.935	448.361	457.387
428.490	434.410	442.635	448.465	457 468
428.499	435.299	442.727	448.885	458.058
428.625	435.681	442.871	449.984	458 712

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 16 mai 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS NOUVELLES

Payement du troisième coupon.

Les porteurs d'Obligations nouvelles de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 15 mai 1887, sera payé, à partir du lundi 16 mai 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger à raison de :

7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

7 fr. 048, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

LE CUBE DE MARS

Un télégramme de Panama a fait connaître à la Compagnie que le cube de mars était de *onze cent mille mètres cubes*.

Dans le *Bulletin* du 15 mars dernier, nous avons indiqué à nos lecteurs que le cube mensuel était calculé dans l'Isthme du 25 du mois précédent au 24 du mois courant inclusivement. Il en résulte comme conséquence que les chiffres que nous donnons ci-dessus représentent le travail de vingt-huit jours, tandis que ceux de février représentaient le travail de trente et un jours.

Un second télégramme parvenu à l'administration nous permet de donner le détail de ce cube, plus tôt que de coutume, le voici :

Colon	38.000
Gatun	145.000
Bohio Soldado	118.000
Tavernilla	55.000
San Pablo	25.000
Gorgona	47.000
Matachin	15.000
Obispo	102.000
Emperador	80.000
Culebra	80.000
Paraiso	40.000
Corozal	5.000
La Boca	171.000
	921.000
Dérivations	163.000
Accessoires	16.000
Total	1.100.000

Ces chiffres ne répondent pas, quant au total, à nos espérances : ils sont en augmentation sur janvier, mais en diminution sur février ; toutefois, cette diminution est plus apparente que réelle, si on tient compte de la différence résultant du nombre des jours de travail effectif.

En effet, la moyenne du cube extrait par chaque jour de travail a été de :

33,903 m. en janvier;
41,483 m. en février;
39,285 m. en mars.

L'augmentation de février et de mars sur janvier est sensible ; la diminution de mars sur février est, par contre, de peu d'importance.

Les rapports des ingénieurs sur les travaux de mars, que nous recevrons plus tard, et dont le résumé fidèle sera comme d'habitude communiqué à nos abonnés, feront sans doute connaître les causes de cette légère et accidentelle diminution.

L'étude du détail du cube de mars peut déjà se faire ; elle est intéressante et encourageante.

Les travaux à Colon et à Gatun sont arrivés à ce point d'avancement où la diminution du cube est naturelle. Les sections de Bohio-Soldado, Tavernilla, San Pablo, Gorgona et Matachin donnent, au contraire, une augmentation considérable, soit ensemble :

260,000 m., contre
103,000 m. en janvier,
140,000 m. en février,

ce qui est bien conforme aux dépêches de M. Ch.-A. de Lesseps, publiées dans le *Bulletin* du 2 avril.

La même observation peut être faite pour le travail exécuté dans les sections d'Obispo, Empe-

rador et Culebra. Ces trois sections réunies ont donné :

En janvier	187,000^{m}
En février..........	229,000
En mars	262,000

Cela nous amène à rechercher la cause de la diminution relevée d'un mois sur l'autre. Nous remarquons que les dérivations ont donné :

En janvier	296,000^{m}
En février..........	459,000
En mars..........	163,000

Le travail des Dérivations, sur l'importance duquel l'attention des lecteurs a été appelée, ne devait pas se maintenir en mars à un chiffre aussi élevé que celui de février ; la même remarque que pour Colon et Gatun doit, en effet, être faite pour les Dérivations.

En conséquence, si on prend le travail exécuté dans le Canal proprement dit on a les chiffres suivants, qui sont loin d'être défavorables :

Janvier a donné..........	753,000^{m}
Février —	818,000
Mars —	921,000

Ces résultats peuvent être considérés comme satisfaisants ; ils indiquent une progression sensible.

Les dernières dépêches de l'Isthme constatant la marche régulière des travaux, ne font mention d'aucun accident. Les bruits qui ont couru d'un éboulement considérable ne reposent donc sur aucun fondement.

Le Président-Directeur de la Compagnie a reçu de M. Charles-A. de Lesseps le télégramme suivant annonçant son retour en France :

New-York, 8 avril.

Partons demain samedi sur *Gascogne*.

CHARLES DE LESSEPS.

LES TRAVAUX

Nous analysons et résumons ci-après les renseignements contenus dans les rapports parvenus à l'administration sur la marche des travaux pendant le mois de janvier 1887.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — Du 25 décembre au 25 janvier, la drague *Comte de Lesseps* a été mise au repos pour diverses réparations et afin d'être affectée aux travaux de la Dérivation de Gatun à la mer. Ainsi réparé et approprié, cet appareil a commencé son mouvement vers le Rio Mindi pour creuser le chenal d'accès à la Dérivation.

Entreprise *Jacob*. — Après avoir enlevé la pointe laissée par la drague *H. B. Slaven*, la drague n° 1 est entrée en réparations. Depuis, elle a été placée au kil. 0,860, où elle a creusé à une profondeur de 5 mètres avec un papillonnage moyen de 25 mètres. — La drague n° 8, placée entre les kil. 3.240 et 3.380, a dragué à une profondeur de 5 m. 50, avec un papillonnage de 25 à 30 mètres. Cet engin, desservi d'abord par des clapets à main, l'est, depuis le commencement du mois, par des clapets à vapeur « afin, dit le rapport, d'activer l'exécution de la « passe nécessaire à la drague *Comte de Lesseps* « pour se rendre au Mindi. » — Après avoir creusé à 7 mètres de profondeur avec un papillonnage de 25 à 30 mètres, du kil. 0.710 au kil. 0.880, la drague n° 5 a été arrêtée le 15 pour réparer ses chaudières. — Il n'a été effectué que peu de dérochements dans le mois ; le rapport mentionne que cela est dû « à la rencontre par la drague d'un ter- « rain facile à excaver. »

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La marche de la drague *N. Appleton*, dans la Dérivation du Gatuncillo, a été gênée sur certains points par la nature du terrain qui ne permettait pas d'établir des cavaliers dans de bonnes conditions, et par la rencontre de plusieurs *rios*, venant, soit de Lion Hill, soit de Caïmito : l'avancement acquis est de 700 mètres. — En marche vers Bohio, dans l'axe du Canal, la drague *M. A Slaven* a d'abord exécuté une longueur de 60 mètres, puis elle a été placée au kil. 10.140 pour donner au Canal sa largeur théorique. — Substituée à la précédente, dans son premier travail, la drague *H. B. Slaven* a été employée entre les kil. 10.140 et 13.125, où, sur ce dernier point, elle a achevé la trouée du Canal. En consignant ce résultat, l'ingénieur de la Compagnie fait la constatation suivante :

Par suite, du kil. 6 au kil. 16.720, il n'y a plus qu'une solution de continuité — et de 120 mètres seulement, — dans cette partie du Canal.

La drague *J. Dingler*, employée dans l'axe du Canal entre les kil. 15.340 et 16.200, a réalisé un avancement de 840 mètres. Elle a, en outre, été occupée pendant plusieurs jours à chercher à dégager la drague *City of New-York*, qui s'était échouée.

Les résultats obtenus par la drague *City of Paris*, engagée dans la Dérivation du Chagres à Palo Horqueta, ont été très satisfaisants. Malgré une rupture de sa chaîne de godets, elle a exécuté 220 mètres de longueur dans des berges hautes de 6 mètres. Cet engin n'avait plus que 30 mètres à enlever dans la Dérivation et devait être ensuite placé au kil. 18 pour travailler à l'avancement du Canal vers Bohio.

Entreprise *Jacob*. — La drague n° 4, qui opère en hautes berges, a réalisé un avancement de 40 mètres, jusqu'au kil. 0.567. Elle n'avait plus que 33 mètres à exécuter dans la Dérivation avant d'être remplacée par un appareil américain. — Le rapport

mentionne la nécessité de presser l'enlèvement du banc rocheux situé au kil. 10.040 (chantier de la Dynamite) qui constitue maintenant la seule solution de continuité du Canal entre les kil. 6 et 16.720.

Bohio-Soldado

Le rapport constate que les petites entreprises de cette section poussaient généralement leurs travaux avec activité. L'entreprise Gay avait reçu une forte partie de son gros matériel, notamment 2,000 traverses, 4,000 mètres de rails, 3 changements de voie complets, 1 locomotive et 50 wagons de 6 mètres cubes.

Les principales opérations faites *en régie* ont été les suivantes : repérage des profils en travers; étude d'un projet de voie de décharge au Chagres ; relevé du profil en long de la Dérivation de Vamos à Dos Hermanos ; piquetage des emprises de cette Dérivation et du Canal jusqu'au kil. 18 ; déboisement et nettoyage du terrain à Vamos où doit être fait, par une drague américaine, le chenal d'accès au Canal, etc., etc.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — Quoique de nombreuses réparations réclamées par les excavateurs aient occasionné des retards, le rendement de la Dérivation de l'Obispo entre les kil. 33 et 35 a été, en janvier, de plus de 12 0/0 supérieur à celui de décembre. Les déboisements avaient été effectués sur une surface de 12 hectares 1/2. Les préparatifs du lancement de la drague échouée au kil. 29, retardés par la décroissance du fleuve, étaient assez avancés pour y procéder dans le courant de février.

Outre les travaux courants de la section, on a continué *en régie* : les études matérielles du Canal entre les kil. 26 et 29; les dessouchements entre les kil. 30 et 31,500 pour enlever le plus rapidement possible les souches qui entravent la marche des excavateurs; la pose de piquets d'emprise à la Dérivation de l'Obispo entre les kil. 33 et 35.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — Le total réalisé en janvier, tant sur le Canal qu'à la Dérivation (rive droite) de l'Obispo, est de près de 80 0/0 plus élevé qu'en décembre. Le rapport dit à ce propos :

> Ce chantier est actuellement encore en pleine réorganisation et il promet un rendement supérieur pour le mois prochain ; il y a lieu d'espérer un résultat semblable à la Dérivation, un surcroît de matériel ayant été livré ces jours-ci.

Gorgona

Entreprise *Vignaud. Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — Au chantier de la Grande Boucle, 700 mètres de voies ont été établis sur une des nouvelles installations. Le montage de la nouvelle drague se poursuivait avec une rapidité satisfaisante. Une grande impulsion a été donnée à la Dérivation (kil. 41). Sur les autres chantiers du Canal et des Dérivations l'activité a été moindre.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — On continue à régulariser les diverses attaques qui étaient, en janvier, au nombre de 18, dont 7 pour le Canal proprement dit, du kil. 43,500 au kil. 43,860, amont et aval, et 11 pour les Dérivations de Carga-Plata et Carabali. Les entrepreneurs disposaient de 3 excavateurs, 4 locomotives, 83 wagons de terrassement et 147 wagonnets Decauville, dont 1 excavateur, 37 wagons de terrassement et 113 wagonnets Decauville n'ont pas été utilisés. Avec un nombre d'ouvriers plus en rapport avec l'importance de ce matériel et l'emploi de tous les engins, un résultat plus considérable pourrait certainement être atteint dès à présent dans cette section.

Obispo

Entreprise *Société de travaux publics et de constructions*. — Deux chantiers au gros matériel fonctionnent, l'un entre les kil. 44,300 et 44,400, côté gauche, l'autre entre les kil. 44,500 et 44,600, côté droit. Dans le premier, on travaille à la pioche: dans le second, l'extraction se fait à la mine. La voie est établie à la cote 16 et l'étage est attaqué à la cote 20. Sur les étages des cotes 20 et 22 circulent des Decauville qui transportent les déblais en dehors des emprises, sur le côté gauche. Un différend survenu entre l'entreprise et le tâcheron semble n'avoir pas permis un rendement correspondant au matériel disponible ; le rapport exprime l'espoir que ce différend soit réglé dans le plus bref délai possible.

Sur le chantier du kil. 45 au kil. 45,850, repris récemment, le travail a progressé lentement. Les Decauville sont installés aux cotes 28, 30 et 35. La cunette, qui doit joindre la plate-forme de la cote 20 n'étant pas percée, il y a deux chantiers au grand matériel. L'ingénieur ajoute que « des dispositions « sont prises pour une attaque à la cote 15 dans la « partie voisine du Chagres, et que l'on poursuit « le nivellement du terrain vers le profil 45,100 « pour le lancement du pont projeté sur le fleuve. »

Aux chantiers de la Corosita les attaques au grand matériel des cotes 30, 35 et 40, versant nord, « donnent de très bons résultats ; on y enlève chaque jour de 270 à 280 m. c. de roches ». Les attaques au Decauville des cotes 45, 50 et 55 donnent environ 230 m. et celle du versant sud à la cote 45 produit environ 350 mètres cubes. Le rapport donne, en outre, les indications suivantes, concernant les moyens mécaniques appliqués sur ce point :

> On a commencé à installer des grues à vapeur de part et d'autre du massif. La division des blocs détachés par la mine étant une opération lente et pénible qu'on éviterait avec ces grues, ces engins rendront de grands services et on pourra retirer alors plein effet de l'emploi des perforatrices.

Le chantier de Haut-Obispo, situé entre les kil. 46,900 et 47,?00, a pris « une certaine importance »

La cunette, ouverte sur le côté gauche, atteint actuellement 100 mètres de longueur, et les wagons y circulent librement. Concurremment avec le grand matériel, diverses attaques au Decauville entament le plateau de la cote 30. Trois voies d'attaque sont installées dans la tranchée Longueval, qui produit de 300 à 350 m. c. par jour; sa largeur est de 40 mètres sur 5 de hauteur. Le plafond est à la cote 30. Il a été extrait environ la moitié de la masse projetée par l'éboulement survenu en novembre. Les dispositions prises au chantier de Las Cascadas commencent à produire ce qu'on pouvait en attendre. Les attaques des étages 42 et 45, « parfaitement comprises, donnent déjà de bons résultats. « Deux perforatrices ont été installées à la cote 35 « (kil. 48,100) où la présence de la roche et la « difficulté de manœuvrer dans un espace restreint « ne permettent pas de donner une grande rapidité « aux opérations ». Une grande activité a été imprimée aux constructions pour les différents services :

Tous les points sont occupés, constate l'ingénieur, et de Bas-Obispo à Las-Cascadas existe une ligne non interrompue de maisons de tous genres pour employés et ouvriers. Il faut espérer que le personnel mis à l'œuvre ne tardera pas à correspondre aux moyens que la Société a à sa disposition.

Emperador

Entreprise *Société de travaux publics et de constructions.* — L'organisation du chantier des Petites-Chutes est terminée; on y travaille avec les excavateurs et les Decauville et le rendement est « de beaucoup supérieur » à celui du mois de décembre. — La situation est également satisfaisante au chantier de la Cunette et à celui du Cerro-Emperador. — Une nouvelle attaque, desservie par des excavateurs, a été établie au chantier du Lirio, parallèlement à celle qui existe sur le côté gauche du Canal.

Actuellement, dans l'ensemble de la troisième division, les préparatifs, très largement conçus, et pour lesquels la Compagnie n'a rien refusé aux entrepreneurs, sont achevés, et, bien qu'il y ait peut-être un peu de temps perdu déjà, le travail effectif va pouvoir se développer. La présence de M. Bonnafous, ingénieur de la Société, va, nous l'espérons, donner l'élan et faire augmenter les effectifs dont l'insuffisance est signalée.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie.* — Les résultats de janvier sont de 55 0/0 plus élevés que ceux de décembre. Le matériel disponible est amplement suffisant pour donner aux travaux l'impulsion prévue : il y avait en janvier encore 15 excavateurs non utilisés pouvant entrer en ligne et 34 locomotives, dont 7 en dépôt et 3 en réparation. Le nombre des locomotives, suffisant pour le moment, ne devrait être augmenté que si tous les excavateurs prêts étaient mis en marche et si l'entreprise hâtait l'achèvement des 2 excavateurs type Culebra en montage et faisait monter 7 autres excavateurs dont les pièces existent sur place. Le personnel ouvrier peut satisfaire au matériel employé ; il serait toutefois nécessaire d'avoir un plus grand nombre de « chefs de chantiers, mécaniciens, ouvriers d'art, etc. ».

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La production des chantiers entre les kil. 57 et 58 n'a pas tout son développement, le travail se faisant encore en grande partie au Decauville. Entre les kil. 58 et 58.5, il faudrait hâter les préparatifs nécessaires à la mise en marche des excavateurs et du gros matériel roulant, le terrain étant favorable pour les excavateurs. On pourrait également activer le montage et la mise en fonctionnement du gros matériel, « qui est depuis longtemps livré aux entrepreneurs » observe le rapport. — Les chantiers de la Dérivation du Rio-Grande ont été poussés avec plus de vigueur, notamment dans la partie aval. Le gros matériel étant promptement mis à l'œuvre dans la grande tranchée, cette Dérivation pourrait être achevée avant l'expiration de la saison sèche.

En régie, on a poursuivi l'achèvement des ouvrages d'art de la Déviation du Panama Rail Road, terminé le piquetage des profils en travers entre les kil. 57 et 60, et placé les piquets entre les kil. 61.520 et 62.940. On a aussi procédé à la vérification d'une étude de la Dérivation du Rio Pedro Miguel jusqu'au Rio Caïmitillo.

Corozal

Depuis le 28 décembre, cette section est réunie à celle de Paraiso, dont les limites ont été fixées au kil. 62.200. — On a livré à l'entreprise *Baratoux, Letellier et Cie* douze baraquements d'ouvriers, qui sont maintenant occupés. Il en reste huit, dont quatre non encore parachevés, à remettre.

Les renseignements sur les chantiers de Corozal seront donc désormais compris, dans les résumés mensuels, sous le titre *Paraiso*.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La drague n° 6 a travaillé entre les kil. 71.469 et 71.329 à l'approfondissement de 7 m. 50 cent. à 8 mètres du chenal commencé par la drague n° 10 ; en même temps, elle en a porté la largeur à 70 mètres. — La drague n° 19 a élargi et approfondi le chenal entre les kil. 72.879 et 72.777. — La drague n° 10 a été employée, entre les kil. 71.091 et 70.940, à la continuation de l'ouverture du chenal de 40 mètres sur 5 mètres de profondeur, en allant vers la Boca. — A partir du 19 janvier, la drague n° 11, livrée à l'entreprise, a pris position au kil. 68.295 pour travailler à la rencontre de la drague n° 10 en creusant le chenal de 40 mètres de largeur sur 4 mètres de profondeur au-dessous du zéro moyen.

Fonctionnant *en régie* jusqu'au 18 janvier, la drague n° 11 a continué le creusement du chenal dans le manglar entre les kil. 68.130 et 68.058.

Dans les observations sur les opérations de la section, l'ingénieur fait remarquer que les dragages en janvier ont été « souvent retardés par les dérail-

« lements des chaînes à godets sur les tourteaux « inférieurs, par suite de l'usure des maillons et « des boulons de la chaîne ». Ce ralentissement n'a été que momentané, car des réparations sérieuses ont été faites aussitôt aux dragues n° 6 et 19. Le rapport conclut en signalant que « des dispositions « sont prises pour inaugurer le travail de nuit « d'une manière suivie, ce qui permet d'espérer « une augmentation sensible de la production des « dragages dans cette section ».

LA FRANCE, L'AUSTRALIE ET LE CANAL DE PANAMA

La Chambre des Députés a adopté sans modification, dans sa séance du 2 avril, la convention passée le 30 juin 1886 entre l'Etat et les *Messageries maritimes.*

Dans le dernier numéro du *Bulletin*, nous avons donné le texte des articles du cahier des charges mentionnant les réserves du Gouvernement, qui lui permettent de « subventionner une ligne entre la France, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, *par une autre voie que celle de Suez* ».

Au cours de la discussion qui a précédé la ratification de la convention, cette question a été soulevée au Parlement par M. Hanotaux, qui trouvait trop longue la durée de l'engagement pris, en présence des changements économiques qui ne tarderont pas à se produire.

De nouveaux itinéraires seront imposés aux pays qui voudront entrer en relations avec l'Extrême-Orient.

« Quand l'Isthme de Panama sera percé — dit-il, — nous serons en présence de nécessités nouvelles. »

M. Granet, Ministre des Postes et des Télégraphes, a répondu en ces termes aux objections présentées par M. Hanotaux :

« Quand on fait des contrats humains, on ne peut y apporter que des prévisions humaines. Quant à moi, je ne connais jusqu'à présent — M. Hanotaux en prévoit sans doute d'autres — qu'un événement très considérable qui puisse se produire : c'est l'ouverture de l'Isthme de Panama. Mais si M. Hanotaux a lu avec soin — et les observations qu'il a présentées à la Chambre l'indiquent suffisamment — le contrat qui a été préparé, il a dû trouver à l'article 2 une clause qui a précisément pour objet de prévoir que les services subventionnés pour l'Australie pourront être détournés de cette voie et prendre la route plus rapide de l'Isthme de Panama.

« Dans ce cas, l'Etat, en tant qu'il s'interdit de subventionner une autre ligne qui fasse concurrence au service postal, sera dégagé et pourra reprendre son indépendance. »

La réserve insérée au cahier des charges est la constatation officielle de la révolution que l'ouverture du Canal de Panama produira dans les relations maritimes du monde.

L'EXÉCUTION DU CANAL ET SON AVENIR

Le *Figaro*, dans son bulletin financier du 9 avril, reproduit les dépêches envoyées de l'Isthme par M. Ch.-A. de Lesseps, en les faisant suivre de commentaires sur la marche des travaux. L'écrivain constate la précision et la clarté de ces dépêches : « pour nous, ajoute-t-il, l'important était l'assu- « rance absolue qne le Canal était faisable. »

Cette certitude est désormais acquise.

Il ajoute :

L'exploitation des canaux maritimes est la *seule* qui ne *voit jamais augmenter ses dépenses annuelles*, quel que soit l'accroissement du trafic : l'eau ne s'use pas comme s'usent les rails et les locomotives, et des millions de tonnes à transiter n'exigent pas un personnel supérieur. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les comptes annuels du Canal de Suez pour voir qu'actuellement les dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration sont exactement les mêmes que pendant l'année de l'inauguration du Canal.

La certitude de l'exécution du Canal, *seule* — et à plus forte raison la probabilité de son ouverture aux navires en 1889 — doit fatalement, à notre avis, et à bref délai, modifier la composition des légions qui suivent M. de Lesseps, et déjà quelques symptômes caractéristiques nous donnent raison. Jusqu'ici, les légions qui livrent avec M. de Lesseps la bataille de Panama — actionnaires et obligataires — dépassent largement un *demi-million* de petits capitalistes ; voici le moment où les gros capitalistes vont s'incorporer. Pendant la bataille de Suez, on citait les porteurs qui *osaient* posséder cent actions ; nous pourrions nommer des porteurs qui ont *osé* en accaparer des milliers... Seulement, les légions de Panama, mieux instruites, ne livreront pas leurs titres quand l'inévitable mouvement de hausse se produira, eux qui n'ont cédé à aucune manœuvre de baisse, et on sait si ces manœuvres ont été ardentes, violentes même parfois.

La Compagnie du Canal interocéanique ne refuse aucun concours ; elle est reconnaissante de l'appui que lui donnent ces légions de petits capitalistes, sa principale force.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 15 Avril 1887.

Opp. 606. — Sur 2 obligations 3 0/0 au porteur nos 306,346 et 306,349.

Opp. 607. — Sur un coupon n° 5 (Echéance du 1er avril 1887) d'obligation 4 0/0 au porteur n° 455,469.

Opp. 608. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 421,554.

Opp. 609. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur n° 168,024.

Opp. 610. — Sur 4 obligations 3 0/0 au porteur nos 585,492 à 585,495.

Opp. 611. — Sur 2 obligatious 4 0/0 au porteur nos 256,055 et 256,056.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 Avril 1887.

Opp. 488. — Sur 12 obligations 3 0/0 au porteur nos 223,420 à 223,431.

Opp. 520. — Sur 15 actions au porteur nos 37,686 et 37,687, 171,374 à 171,383 et 493,734 à 493,736.

Opp. 527. — Sur une obligation nouvelle définitive au porteur n° 308,688.

Opp. 600. — Sur 2 actions au porteur nos 6,337 et 6,338.

Opp. 604. — Sur 3 obligations nouvelles provisoires non libérées nos 111,061 à 111,063.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 15 AVRIL 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 janv. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	400 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 janvier 1887
1er	403 75 405 406.25 407.50 408.75 410	en liq. : 406.25 au 15 : 406.25	342.50	217.50 217.75	257 256 257	470 469 470	450 451	455 454.50
2	407.50 406.25 405 403.75 402.50	en liq. : 407 50 au 15 : 408.75	343 343.25 343.50 343 342.50 343	217 217.50 217.75 217	257 256.50 256 257 256.50 256.25 257	469 470	451 448.50 450 448.50	455 454.50 454 455
3	»	»	»	»	»	»	»	»
4	405 406.25 407.50 408.75 410	en liq. : ... au 15 : 407.50	345 343.50	217 217.75	257 256.50 256.75 257	465 467.50	451	455 454.50
5	410 407.50 406.25	en liq. : ... au 15 : 406.25	342 50 343	218 217	259 258.50 258 257.50 257 257.25 257.50 257.75 257.25	470 469.50 469.75	451	455
6	405 403.75 402.50 401.25 400 397.50 396.25 395 397.50 400	en liq. : ... au 15 : 405	345 344	217.50 218 218.25 218.50 219 217.50	257.75 258 257.25 257 256.75 257	470 469	450.50 450 449.50	454.75 454 455
7	392.50 393.75 395 396.25 397.50	en liq. : ... au 15, 395	343.75	218 217.50 217.25	257 257.50 258	467.50 469.50	449 448 50 450	452 453 455 454 454.50 455
8	400 398.75 400 401.25 402.50 401.25	en liq. : ... au 15, 398.75	344 344.25 344.50 345	218 217.50 217	257 257.50 256.50	470	455 450	455 453
9	403.75 405 406.25 405	en liq. : ... au 15, 403.75	343 343.50 344	217.50 217	257 256.50	469 468.50 468.25 468 467.75 467.50 467 25 467	451.50 450	450 452 453 454
10	»	»	»	»	»	»	»	»
11	»	»	»	»	»	»	»	»
12	405 407.50 405 406.25	en liq. : ... au 15, 405	345 344.50	217 215 212 215 215 50	257 256 50	469 470 467	451	455
13	405 402 50 401.25 400	en liq. . ... au 15, 402.50	343.75 342.50 342 340.50 341 343	215 214.50 214 313 50 313 215	257 256.50 256.75 257 256.50	469 467.50 465 466.25	451 450	453 454.50 455
14	400 398.75 400 401.25	en liq. : ... au 15, 401.25	342 342.25 342.50 341.50 342.50 343	213 214 213	257 256.50 256.75 257 527.50	466 467.50 465	451 450.75 452 453	455 455.25 455.50 455.75 456 457 458
15	403.75 405 403.75 405 406.25	en liq. : ... au 15, 403.75	340 341 342.50	208	257.50 257.75 258 258.50 259	468 469	452.50 452 451.50	456 457

8e Année. — Numéro 185. Lundi 2 Mai 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES

Payement du troisième coupon.

Les porteurs d'Obligations nouvelles de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 15 mai 1887, sera payé, à partir du lundi 16 mai 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger à raison de :

7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

7 fr. 048, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS AMORTIES

à la date du 31 décembre 1886
et non présentées au remboursement.

Obligations 5 0/0

22.426 — 22.427 — 22.428 — 22.429 — 22.430 —
22.431 — 22.432 — 22.433 — 22.434 — 22.435 —
22.436 — 22.437 — 22.438 — 22.439 — 22.440 —
22.441 — 22.442 — 22.443 — 22.444 — 22.445 —
22.446 — 22.447 — 22.448 — 22.449 — 22.450 —
41.367 — 80.759 — 235.185 — 243.960

Obligations 3 0/0

104.029 — 104.030 — 241.510 — 316.601 — 316.619 —
316.620 — 316.658 — 328.645 — 328.683 — 404.902 —
404.906 — 404.907 — 404.908 — 404.909 — 404.910 —
404.911 — 404.912 — 404.913 — 404.914 — 404.915 —
404.916 — 404.917 — 404.918 — 404.919 — 404.920 —
404.921 — 404.922 — 404.923 — 404.924 — 404.925 —
404.926 — 404.927 — 404.928 — 404.929 — 404.930 —
404.931 — 404.932 — 404.933 — 404.934 — 404.935 —
404.936 — 404.937 — 404.953 — 404.954 — 404.955 —
404.956 — 404.957 — 426.417 — 426.421 — 523.395 —
523.396 — 523.397 — 523.398 — 523.399 — 523.400 —
551.901 — 551.902 — 551.903 — 551.904 — 551.905 —
551.906 — 551.907 — 551.908 — 551.909 — 551.910 —
551.911 — 551.912 — 559.401 — 559.421 — 582.701 —
582.702 — 582.703 — 582.704 — 582.705 — 582.706 —
582.707 — 582.708 — 582.709.

Obligations 4 0/0

49.737 — 49.738 — 49.739 — 251.370 — 251.371 —
251.372 — 251.373 — 251.375 — 300.376 — 300.377 —
404.360 — 404.394

Extrait du « Journal des Débats ».

Un de nos rédacteurs a eu avec M. Charles de Lesseps qui, il y a quelques jours, est revenu de son voyage à Panama, un entretien dont nous

sommes heureux de donner le résultat à nos lecteurs :

— Quelle est l'impression capitale de votre voyage ?

— Très importante. Le résultat de la dernière inspection, l'année passée, fut l'affirmation indiscutable de la « possibilité de creuser le canal maritime »...

— Vous en doutiez donc, avant l'année dernière ?

— Non, pas moi, ni mes collègues du Conseil ; mais beaucoup de personnes, et très loyalement, pensaient que l'on avait commencé le creusement du grand œuvre quelques années trop tôt; que l'art de l'ingénieur n'était peut-être pas arrivé au degré du progrès technique voulu pour mener à bien ce travail colossal, etc. Après l'inspection de l'année dernière, il n'y eut plus aucun doute, le « canal maritime était faisable » et il ne restait, en conséquence, qu'à s'assurer les moyens de résoudre le problème enfin reconnu soluble.

— Et cette année ?

— Cette année, nous revenons, mes collègues et moi, — opinion d'ailleurs partagée par tous ceux qui nous ont précédés ou accompagnés, — avec cette conviction que « les moyens adoptés et employés actuellement sont bien ceux qui achèveront le canal ».

— Dans quel délai ?

— Il faut diviser les 75 kilomètres du canal en trois parties, en *trois tiers* pour mieux dire. Le premier tiers, en partant de Colon, soit environ 22 kilomètres, doit, si rien ne vient contrarier sa marche, être terminé dans un an; le deuxième tiers, vers la fin de 1888. Pendant ce temps, du côté de Panama, on amènera le canal vers le pied de la Culebra. Le troisième tiers, partout attaqué, est complétement organisé. Une pratique de plusieurs mois seule est capable d'élucider certaines spécialités techniques. L'outillage accumulé sur ce point nous autorise à espérer, pour ce dernier tiers, avant la fin de cette année, une solution aussi radicale que celle des deux autres tiers. Quelques questions devront être posées et résolues. Par exemple, l'organisation des chantiers de Gamboa, Obispo et Emperador est faite pour recevoir et actionner *quinze mille ouvriers*. Si les entrepreneurs ne réunissaient pas ce personnel dans la mesure où ils y comptent, où ils s'y sont engagés, il en résulterait un retard qu'on ne saurait prévoir à l'heure actuelle où tout semble devoir marcher à souhait.

Et quant à la Culebra, là aussi le matériel est complet ; mais, à mesure que les chantiers descendront dans la tranchée, l'expérience, nos études constantes amèneront peut-être des modifications qui ne pourraient, d'ailleurs, qu'améliorer les conditions du travail. Il serait donc téméraire, malgré la sûreté de nos informations, la puissance de notre outillage, de fixer pour le *troisième tiers* du canal, — le creusement du massif central, — actuellement un délai aussi précis que je ne crains pas de le faire pour les deux autres tiers.

— Pourriez-vous, au moins approximativement, quant à ce troisième tiers, et en faisant la part de l'imprévu, indiquer un délai probable ?

— Mon caractère, malheureusement, ne se prête pas aux approximations. Comme il suffira de quelques mois d'expérience pour être fixé sur ce dernier point d'une manière définitive, que nous ne négligeons rien pour arriver à cette solution... Et tenez, en ce moment même, nous préparons des dragues pour le massif central. Oui, des dragues ! Nous avons, — comme cela s'est fait jadis à Suez pour enlever la montagne du Serapeum, — nous avons pensé avec les entrepreneurs à utiliser les eaux des vallées supérieures, à noyer un certain nombre de chantiers, à y introduire des dragues et à creuser le canal à son point culminant comme dans un lac. Vous pressentez l'importance de cette modification dans l'outillage, permettant un grand développement du cube sans l'emploi d'un nombre excessif d'ouvriers.

Il y a une autre raison qui, dans une certaine mesure, ne permettrait pas une appréciation rigoureuse du délai d'exécution de cette dernière partie du Canal. C'est la nature réelle de ce terrain que le creusement seul, et large, peut affirmer ; et de cette affirmation positive doit dépendre l'inclinaison des talus et la forme de la cuvette du Canal. Ces talus et cette cuvette seront nécessairement plus ou moins évasés, suivant qu'en descendant on rencontrera des terrains plus ou moins durs.

— Et cela peut modifier la dépense ?

— En bien, oui ; en mal, non.

— Comment cela ?

— Parce que nos prévisions reposent sur des évaluations pessimistes.

— Vous deviez enlever par mois un million de mètres cubes en 1886, 2 millions en 1887, 3 millions en 1888 et achever le Canal dans le courant de l'année 1889 ?

— Permettez-moi de vous faire remarquer que vous posez mal la question. Et je n'en suis nullement surpris, d'ailleurs. Mon père, en effet, chaque année dans son rapport aux actionnaires, dit nettement et complètement la vérité ; puis, nous nous taisons, ou, pour mieux dire, nous nous contentons de renseigner nos actionnaires sur la marche des choses ; mais nous nous abstenons systématiquement de toute polémique. Nous ne répondons jamais à nos adversaires, de bonne ou mauvaise foi ; nous allons même jusqu'à laisser nos amis apprécier comme ils l'entendent nos programmes annuels. Il en résulte, parfois, que les déclarations du président subissent dans le cours de l'année des modifications qui nous obligent l'année suivante à rétablir la réalité des faits.

Ainsi, dans votre question, vous dites : « Vous deviez faire ceci », etc... Comment voulez-vous que dans l'exécution d'un pareil travail il soit possible de parler ainsi ? La vérité est que, dans le dernier rapport à ses actionnaires, le président de la Compagnie a dit qu'il faudrait une extraction de 1 million de mètres par mois en 1886, de 2 millions

en 1887 et de 3 millions en 1888 pour que le canal fût achevé en 1889. Il a voulu montrer par ces chiffres, que le problème s'était singulièrement simplifié; que chacun pourrait, désormais, suivre la marche des travaux, chiffrer pour ainsi dire la progression et les retards. Ainsi, le *million mensuel* de 1886 a été atteint, avec un retard de dix jours! Les 2 millions mensuels de 1887 seront-ils atteints? Personne n'en sait rien actuellement. Ce qui est certain, c'est que, grâce au programme donné, on peut juger sainement de la marche de l'entreprise.

J'ai entendu, à mon retour, par exemple, des personnes me dire : « Vous avez eu votre million par mois en 1886, vous n'avez pas eu vos 2 millions encore cette année. » J'ai dû faire remarquer que l'année était à peine commencée et qu'en matière de travaux publics quelconques, surtout en matière de creusement, on *ne saute pas*, tout d'un d'un coup, d'une extraction de 1 à une extraction de 2 ; que le développement doit être progressif, de manière à donner, à la fin de l'année, une *moyenne*. C'est sur cette moyenne qu'il faudra, à la fin de l'année, juger de l'avance ou du retard.

— Tout retard augmente nécessairement la dépense ?

— Oui, mais seulement de l'intérêt du capital engagé, car on ne paye leur travail aux entrepreneurs qu'au fur et à mesure qu'ils l'exécutent.

— Il y a aussi les frais de direction et d'administration.

— C'est juste.

— A combien évaluez-vous le surcroît de dépenses qui résulterait d'une année de retard ?

— Cette évaluation est difficile actuellement, car elle dépendra surtout du taux d'intérêt des emprunts. A mesure que le Canal s'exécute, que la certitude de l'achèvement s'impose, le Crédit de la Compagnie s'améliore, et c'est un grand avantage pour l'armée formidable d'actionnaires et d'obligataires français qui suivent mon père. Ainsi, en ce moment, les obligations du dernier emprunt gagnent une prime de 30 fr. et les demandes continuelles tendent à augmenter cette prime.

D'ailleurs, vous le savez, nous ne nous occupons jamais de la Bourse. Nos principes financiers, à la Compagnie de Panama comme jadis à la Compagnie de Suez, dépendent plus de l'avenir que du présent. Nos actionnaires, qui savent cela, se défendent admirablement contre les spéculateurs en ne se laissant ni tenter par les mouvements de hausse, ni effrayer par les mouvements de baisse. Notre raisonnement est extrêmement simple: lorsque le Congrès de 1879 demanda à mon père, formellement et au nom de toutes les nations du monde représentées, de se charger du creusement du Canal interocéanique, mon père, convaincu dès lors de la possibilité de creuser le Canal, s'occupa surtout de l'évaluation des revenus comme base pratique de « ce qui pourrait être tenté ».

La commission de statistique, et on peut dire même tout le Congrès, évalua à 7 millions 1/2 de tonnes le transit du commencement de l'exploitation, — transit existant et non *à créer :* transit sûr, les navires à voiles, autant et aussi bien que les navires à vapeur, pouvant passer le canal de Panama, — ce qui n'a pas eu lieu à Suez. Or, 7 millions 1/2 de tonnes, à 15 fr. par tonne, donnent 112 millions de francs. A 5 0/0, ce revenu permettrait de dépenser 2 milliards 240 millions.

— Vous n'avez pas emprunté à 5 0/0.

— Malheureusement non. Ç'a été le succès un instant de nos adversaires, de même qu'ils ont réussi, il faut bien le dire, à inquiéter nos entrepreneurs et nos travailleurs eux-mêmes dans l'isthme, il y a deux ans; et cette incertitude là-bas, jointe aux attaques sans nombre et de toutes sortes, financièrer et autres, nous a causé de réels dommages. Mais c'est passé. Il n'en reste pas moins un retard préjudiciable constaté dans l'organisation des chantiers, et des taux d'emprunt plus onéreux. Mais l'avenir n'en est pas extraordinairement modifié. Il y a toujours, dans cet avenir, un *revenu* qui répond largement à l'augmentation de dépense résultant des taux d'emprunt plus élevés qu'on ne l'avait prévu et des frais d'administration plus prolongés. D'autant que, en sus de ce revenu du transit, il y a la valeur des 500,000 hectares de terrain concédés gratuitement par le Gouvernement colombien et différentes taxes appréciables.

— Que vaudront ces terrains ?

— Je n'en sais rien ; mais ce que je sais, c'est que les terrains de Port-Saïd et de Suez — l'ancien désert — se vendent couramment 100 et 120 fr. le mètre carré de superficie. Or, Panama, ce n'est pas le désert, certes; le pays est magnifique et en nous donnant les 500,000 hectares de terrain, le gouvernement nous aussi concédé gratuitement toutes les mines que ces terrains peuvent contenir. Cependant, nous n'inscrivons ce revenu spécial et le produit des taxes accessoires que pour mémoire; nous ne visons que le revenu du transit dans nos calculs. Avec ce revenu, si l'argent nous avait coûté 5 0/0, nous aurions pu dépenser 2 milliards 240 millions; il nous coûte jusqu'ici, en moyenne, environ 7 0/0. Il ne me paraît pas impossible qu'à mesure que les travaux avanceront, nous ne puissions pas obtenir les moyens d'achever notre œuvre nationale à des conditions de plus en plus favorables, et vous voyez alors que nous avons une belle marge devant nous.

— En résumé, vous revenez satisfait de votre voyage ?

— Pleinement satisfait, et permettez-moi d'ajouter très fier, comme Français, de l'impression que l'exécution de cette œuvre produit dans les Amériques. Nous sommes revenus en France par la Nouvelle-Orléans, Chicago et New-York et nous avons pu juger de cette impression. Il ne m'appartient pas, à cause du nom que je porte, de m'étendre sur ce sujet bien consolant, mais je ne puis cacher l'émotion patriotique que j'en ai ressentie. C'est une belle bataille, toute pacifique, et le percement de l'isthme de Panama, maintenant certain, sera, pour notre chère patrie, un beau succès, et ce qui ne gâte rien, une belle affaire.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 *Avril, par le paquebot* « Canada «
M. le docteur ESCUDIÉ, médecin.

LES BLÉS DU PACIFIQUE
et le Canal de Panama.

Grâce à l'excellence de son sol et de son climat, la côte Pacifique des Etats-Unis est très apte à la culture du blé, mais son rendement est encore très faible, par suite de l'absence de communications sûres et rapides avec les marchés consommateurs. Voici, à ce sujet, une appréciation intéressante de M. Carrey, consul de France à San-Francisco :

... Les côtes du Pacifique sont trop éloignées des centres de consommation pour que les produits de la terre puissent aller chercher leur marché par chemin de fer à travers tout un continent, et lutter avec avantage contre la concurrence de la grande productrice, la vallée du Mississipi, surtout aux prix actuels des céréales. *Un hectolitre de blé se mange presque lui-même avant d'arriver, par chemin de fer, au marché de New-York.*

Et, plus loin, il ajoute :

Les moyens de transport actuels sont trop dispendieux par chemin de fer ou trop lents par le Cap Horn.

Une telle déclaration fait penser à la révolution que produira l'ouverture du Canal de Panama ; au point de vue du développement commercial de la côte Pacifique, elle réunira les deux avantages qui lui font actuellement défaut: économie de temps et bon marché de transport.

Il n'est donc pas sans intérêt de connaître les chiffres actuels des expéditions de blé dirigées sur l'Europe, et qui passeront par Panama, dès son ouverture.

Ne possédant pas la décomposition de ces expéditions par destination, nous ne pouvons savoir exactement les quantités qui auraient pris la route du Canal pendant les dernières années. Cependant, à l'aide de divers documents officiels, nous pouvons chiffrer les envois en Angleterre, ce qui représente, du reste, la majeure partie du total :

Expéditions de blé et de farine des Etats-Unis (Ports du Pacifique) dans le Royaume-Uni.

EXERCICES FINISSANT au 31 mars	QUANTITÉS cwts	QUANTITÉS kilog.
—	—	—
1880-81	6.985.449	344.971.576
1881-82	12.278.094	623.923.624
1882-83	16.302.322	828.418.796
1883-84	13.417.060	681.801.625
1884-85	10.168.952	516.745.465
1885-86	14.107.513	716.887.380

Soit, pour l'exercice 1885-1886, 7,168,873 quintaux métriques ou 716,887 tonnes (de 1,000 kilog.) qui auraient transité le Canal de Panama à destination du Royaume-Uni seulement.

D'un autre côté, pendant l'année 1886, les port- du Pacifique ont exporté 476,812 quintaux métris ques de blé en France.

En résumé, on peut évaluer à 1,000,000 de tonnes environ, les exportations annuelles de blé et de farine de la côte Pacifique des Etats-Unis pour l'Europe, bien que ces pays n'aient fourni, jusqu'à présent, qu'une très faible partie de leur capacité productive. L'avenir de ce commerce spécial est immense, si l'on considère ce que le Canal de Suez a fait pour l'Inde, au même point de vue.

Voici en quels termes le *Statement of the Trade of British India* (1885-1886) apprécie l'influence du Canal de Suez sur la culture du blé dans l'Inde :

..... Avant 1870-1871, on peut dire que le commerce (du blé) n'existait pas, parce que, à cette époque, le blé devait prendre la route du Cap, et les frets élevés, aussi bien que les dommages causés par les charançons pendant un voyage de trois ou quatre mois, rendaient ce commerce impraticable. *En* 1870-1871, *l'ouverture du Canal de Suez a raccourci le voyage à cinq semaines et rendu le commerce possible.*

En effet, si nous comparons les expéditions indiennes en 1870-1871 et en 1885-1886, nous trouvons les chiffres suivants :

1870-1871.......	12.628	tonnes
1885-1886.......	1.070.211	—

LE TRAFIC FUTUR

La *Bourse de Vienne* (Wiener Boerse), appréciant l'avenir du Canal de Panama, s'exprime ainsi :

Le trafic entre l'Europe et le Pacifique suit une progression régulière. Selon la statistique de Kelly, ce commerce se monte à 20 millions de tonnes par an, et le hollandais Van Nehus démontre sa progression constante à raison d'un million de tonnes annuellement. Mais, avec le rapprochement que produira le transit par Panama, on ne saurait calculer pour combien y contribuera encore le trafic avec l'Asie Orientale. Du reste, avec leur énorme trafic, les quatre lignes parallèles de chemins de fer du Pacifique à travers les Etats-Unis et le Canada ont grandement à faire pour satisfaire les besoins du transport ; que sera-ce lorsque la route du Canal de Panama aura abrégé le chemin et diminué considérablement les frais ! Le Canal de Suez aussi ne suffira plus aux exigences du trafic et on est forcé de l'élargir maintenant. La Compagnie de Panama n'a à lutter que contre la malveillance de l'agiotage et elle y réussira certainement.

LE RAPPORT DE M. JULES-CH. ROUX
de la Chambre de Commerce de Marseille

Nous avons fait connaître à nos lecteurs, l'année dernière, les divers rapports des délégués envoyés, sur l'invitation de M. Ferdinand de Lesseps, par les Chambres de commerce, pour visiter les travaux du Canal de Panama.

Le délégué de la Chambre de Commerce de Marseille, —

M. Jules-Ch. Roux, — vient de publier son rapport en une édition où le texte est appuyé de nombreuses photographies.

Le *Siècle* apprécie comme suit cette publication :

M. J.-Ch. Roux a pu constater que cette œuvre admirable s'avance vers son achèvement, et il donne à chaque page de son rapport des preuves multipliées de la certitude du succès. La période de préparation a été longue, il fallait organiser un outillage spécial, transporter dans l'isthme un ensemble de machines qui ont formé la cargaison de nombreux navires, constituer des chantiers, discipliner le personnel. Ce premier effort est accompli, et le creusement du Canal s'opère dans des conditions qui permettent d'entrevoir, à quelques mois près, l'époque où il sera livré à la navigation.

M. J.-Ch. Roux a visité chacune des sections que les entrepreneurs qui ont traité avec la Compagnie sont chargés de creuser. Dans chaque section, il a minutieusement examiné les installations, suivi le travail, supputé la puissance de production du matériel, étudié les difficultés qui restent à vaincre et apprécié la durée probable des opérations qu'il faut encore exécuter. Les renseignements abondent dans son rapport ; ils sont clairs et probants, et ils reposent sur une authenticité indiscutable. En lisant cet exposé si net, on est convaincu par le spectacle des faits qu'on embrasse. La réalité se place sous le regard et agit sur l'esprit comme une démonstration scientifique.

L'honorable délégué de Marseille a voulu aussi se rendre compte de l'organisation des services sanitaires, si nécessaires dans une agglomération d'ouvriers exposés aux effets du climat tropical. Cette organisation est irréprochable ; on doit la citer comme une des créations remarquables de la Compagnie.

Quant à l'accomplissement même de l'œuvre, il est assuré par les contrats conclus avec les entrepreneurs. La Compagnie a traité avec des maisons réputées pour leurs travaux passés et leur solidité financière. Nul mécompte à craindre.

M. J.-Ch. Roux avait surtout à appeler l'attention de la Chambre de commerce de Marseille sur le trafic probable du Canal interocéanique. Il confirme les évaluations du Congrès international de 1879 et celles des principaux statisticiens qui ont, depuis, approfondi cette question. La possibilité d'un mouvement de transports supérieur à sept millions de tonnes, dès les premières années de l'exploitation, paraît admissible.

L'AUSTRALIE

et le Canal de Panama

Dans le *Bulletin* du 16 avril, nous avons appelé l'attention de nos lecteurs sur les nouvelles conventions entre l'Etat et les Messageries maritimes ; nous lisons dans la *Revue-Gazette maritime et commerciale* quelques considérations intéressantes sur le développement rapide de l'Australie :

Dès l'ouverture du Canal de Panama, l'immense continent australien — dont les ressources multiples ne peuvent atteindre leur entière expansion, dont les territoires n'ont encore qu'une faible partie de la population qu'ils recevront, faute d'une route sûre, rapide et abrégée, — prendra l'essor considérable, le développement industriel qu'on peut prévoir d'après les progrès réalisés jusqu'à ce jour dans les conditions les moins satisfaisantes.

Sans remonter à une date trop éloignée, nous relevons dans les statistiques sur l'Australie pour l'année 1885, comparée à 1875, une amélioration déjà très notable dans cette période décennale pendant laquelle, pourtant, la progression générale du monde a été enrayée par deux crises intenses dont la dernière paralyse encore la plupart des opérations.

AUGMENTATIONS DE 1885 SUR 1875

Population	40,80 0/0
Terres en culture	96,42 0/0
Gros bétail	49,69 0/0
Moutons	56,59 0/0
Importations	33,83 0/0
Exportations	16,09 0/0
Voies ferrées	260,45 0/0
Télégraphes	225,69 0/0

En admettant même que l'ouverture du Canal de Panama qui rapprochera cette île, grande comme un continent, de l'Europe, n'accélère pas cette progression, il y a là tous les éléments d'un trafic énorme.

L'article de la *Revue-Gazette* continue ainsi :

Encore ne nous occupons-nous ici que du continent australien proprement dit. Que l'on comprenne dans le trafic attendu le commerce des îles et archipels de l'Océanie, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides, les Fidji, etc., etc., et l'on verra que ce mouvement prévu peut être réellement incalculable.

Nous citerons à ce sujet une opinion émise par M. Paul Leroy-Beaulieu, opinion qui provoqua, de la part d'une autorité absolument compétente, un argument de premier ordre en faveur de la vitalité des colonies océaniennes et du rang qu'elles prendront dans les échanges du globe.

M. Paul Leroy-Beaulieu s'était exprimé ainsi, dans un travail sur le mouvement maritime de l'Australie, à propos du Canal de Suez :

« Le point important pour l'accroissement du trafic est celui de savoir si la navigation avec l'Australie, qui comporte 5 à 6 millions de tonnes et qui, jusqu'ici, s'est presque tout entière effectuée par navires à voiles, prendra décidément la route du Canal....

« Si le mouvement maritime vers l'Australie passait, pour la plus grande partie, par le Canal, il est certain que, dans peu d'années, il ne s'agirait pas d'un chiffre de 6 ou 7 millions de tonnes, ni même de 11 à 12 millions, mais de 18 à 20. Pour ne pas cependant exalter les esprits, disons que ce sont là des conjectures.

« Une partie, il est vrai, le tiers ou le quart peut-être du commerce australien pourra prendre la voie de Panama. C'est également par Panama que passera le million de tonnes du mouvement maritime de la Nouvelle-Zélande, mais ce n'est qu'exceptionnellement qu'un navire à destination ou en provenance de la Nouvelle-Zélande, même à vapeur, prend la voie de Suez. »

La publication de ces lignes valut à son auteur la commu-

nication suivante, appuyée de chiffres tirés d'une statistique gouvernementale et confirmant les prémisses posées :

« Houlgate, 6 août. 1882

« Monsieur Leroy-Beaulieu,

« Je suis heureux d'avoir pu constater que vos informations « relativement au transit de l'Australie étaient parfaitement « correctes. J'en ai eu la confirmation dans un petit livre « édité à Melbourne et portant le titre de : *Our Colony in* « 1880, by the Rev. James Ballantynne.

« Voici les chiffres que j'y relève :

« En 1879, 2.119 vaisseaux, dont 1,140 vapeurs et 979 « voiliers, sont entrés dans les ports de la région de Vic- « toria. Leur tonnage était de 951.750 tonnes. Ont quitté les « ports de Victoria la même année 2.004 vaisseaux, dont le « tonnage non indiqué devait atteindre 885.000 tonnes, soi « un total de 1.836.750 tonnes pour l'année et pour le dis- « trict de Victoria seulement.

« Ces 1.836.750 tonnes représentent liv. st. 27.489.708. « Le commerce total d'exportation et d'importation pour « toute l'Australie en 1879 est évalué par le même statisticien « à liv. st. 88.655.640, y compris la Nouvelle-Zélande, qui « représente liv. st. 14.117.711.

« Si liv. st. 27.489.708 représentent un transit de 1.836.750 « tonnes, liv. st. 88.655.640 représenteront environ 5.877.600 « tonnes, c'est-à-dire le chiffre que vous donnez.

« Je trouve que sur ces 5.877.600 tonnes, le Canal de « Panama devra en voir passer environ 2.506.150, représen- « tées par les régions de Sydney, Queensland, Nou- « velle-Zélande et Tasmanie. Suez pourrait donc avoir « 3.371.450 tonnes.

« Ceci en 1879. — On doit dépasser les 6.000.000 de tonnes « maintenant.

« Après cela, comment expliquer les chiffres donnés dans « le prospectus du Canal de Panama et formulés ainsi : « L'Australie expédie annuellement aux marchés européens « environ 300.000 tonnes de laines et d'autres produits. » « C'est un zéro de plus qu'il fallait. Néanmoins, ce n'est pas « une erreur d'impression, car le transit total par Panama, « estimé plus loin à 6.000.000 de tonnes, trouve ailleurs « qu'en Australie les 5.700.000 restantes.

« Je me fais un plaisir de vous envoyer les renseignements « ci-dessus, qui corroborent si bien ceux que vous nous avez « donnés.

« Agréez, Monsieur, etc.

« J. Duboc. »

L'avenir c'est l'inconnu, mais, certes, jamais avenir ne s'est présenté plus riche de promesses.

LES CHEMINS DE FER COLOMBIENS

On annonce que les travaux de construction des chemins de fer colombiens vont très prochainement entrer dans la période d'exécution. Un groupe influent de financiers anglais et français s'étant réuni aux concessionnaires, le succès paraît assuré à cette grande entreprise et les premières expéditions de matériel se feraient au mois de juin prochain.

M. de Matéus, ministre de Colombie, qui a su avec tant de tact servir les intérêts de son pays et des autres gouvernements américains qu'il représente, a pu mener à bien cette œuvre par des efforts persévérants et grâce aux nombreuses relations qu'il s'est créées à Paris.

Le coût des lignes à construire s'élèvera à la somme de 300 millions de francs. Une de ces lignes part d'un port du fleuve Magdalena et se dirige vers Bogota ; l'autre de Buenaventura, sur le Pacifique, pour atteindre Coli, centre du Cauca. Les deux lignes réunies s'étendront sur une longueur de plus de 10.000 kilomètres et elles formeront une voie interocéanique.

Le journal *le Nouveau Monde*, qui publie des détails intésessants au sujet des lignes projetées et de leur avenir commercial, conclut ainsi :

M. de Mateus comprenant tout l'intérêt qu'il y a pour son pays à tirer le plus grand parti de l'ouverture du Canal de Panama, a fixé son attention sur les chemins de fer qui relieront l'intérieur de la Colombie à cette grande voie de communication.

C'est qu'en effet les travaux du Canal avancent chaque jour davantage et la confiance que M. Ferdinand de Lesseps inspire au gouvernement colombien est complète. Les travaux du Canal, seront d'ailleurs tellement avancés à la fin de cette année que les plus incrédules ne pourront douter de la réalisation à courte échéance de cette grande œuvre.

Voilà donc deux grandes entreprises françaises travaillant sur le sol colombien.

M. de Mateus qui montre tant d'attachement pour la France et qui y a reçu des marques signalées de sympathie s'efforce de transporter en son pays notre civilisation.

LE CANAL DE PANAMA

Bibliothèque universelle — Revue Suisse (1)

Parmi les arguments favoris des détracteurs du Canal interocéanique se trouve celui-ci : « c'est un « drainage continuel, incessant, des capitaux fran- « çais pour les envoyer au loin — cet argent sort « de France pour ne plus y rentrer ».

(1) En publiant, dans sa livraison d'avril, une étude sur le Canal de Panama, la *Bibliothèque universelle*, *Revue Suisse*, fait précéder cette publication de la note suivante :

« Nous avons publié dans notre livraison de septembre 1879 un « article de M. Jules Marcou sur le *Canal interocéanique* et le « *Congrès international de Paris*, article qui se prononçait nettement, pour diverses raisons, contre le projet de percement de « l'isthme de Panama. M. Marcou, tout en admettant les progrès « accomplis dans le travail mécanique pour le creusement des « tunnels, ne s'était point rendu compte du développement extra- « ordinaire que prendrait l'emploi des machines dans l'isthme « américain. Aujourd'hui, nous publions la contre-partie de son « étude. Autant il était pessimiste, autant M. Max Hoffmann se « montre optimiste. Letemps a donné tort à M. Marcou sur plu- « sieurs points. Donnera-t-il raison jusqu'à la fin à M. Hoffmann, « venu lorsque l'œuvre était en pleine activité ? Nous n'avons pas « à nous prononcer, et pouvons nous borner à dire que nous se- « rons heureux, aussi bien que la majorité du public européen, de « voir ses prévisions favorables non seulement accomplies mais « surpassées ».

(*Direction de la Bibliothèque universelle*).

La *Revue Suisse*, dans un article des plus intéressants et consacré au Canal, fait les réflexions suivantes :

Examinons, en outre, d'autres objections, d'ordre économique, avancées par les adversaires du Canal. D'abord, prétendent-ils, il est nuisible de drainer au loin les capitaux d'Europe.

Cette allégation n'est pas exacte ; la proportion d'argent sortant d'Europe est minime relativement au total dépensé. En effet, tous les intérêts annuels du capital social et des obligations, ainsi que les primes de remboursement, qui constituent une forte part dans les charges permanentes de la Compagnie, sont payés à des européens, puisque l'Amérique et l'Asie ne sont pas intervenues dans la formation du capital, et que les machines et les salaires payés à d'autres que les européens n'atteignent qu'un chiffre peu élevé. Il faut, en outre, remarquer que l'argent engagé dans les affaires de cette nature revient à sa source, multiplié, et multiplié dans les conditions les plus favorables, puisque les recettes sont fournies par les étrangers. Ainsi, les 60 à 70 millions de francs que le Canal de Suez encaisse chaque année sont payés aux actionnaires Français avec l'argent versé par les Anglais, les Allemands, les Italiens, etc.

Ce Canal fini, nous ne croyons pas nous hasarder beaucoup en disant que l'on pourra établir d'une manière irréfutable et preuves en mains, que la proportion du capital réellement sorti de France est faible par rapport à la dépense totale, et que ce capital sera promptement récupéré par les revenus que doit donner le transit de la première voie maritime du monde.

TAÏTI

En 1885, M. H. Le Chartier a publié, dans la *Bibliothèque instructive*, un intéressant volume sur la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides. Nous apprenons que M. Le Chartier va faire paraître un nouveau volume sur Taïti. L'attention publique est appelée sur ces pays dont l'extrême éloignement rendait le développement incertain et lent et que l'ouverture du Canal de Panama va faire entrer dans le grand courant de la civilisation.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Février 1887

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	32	60 178 T.	26	49 744 T.
Voiliers	20	5 087	12	1 450
Totaux....	52	65 265	38	51 194

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 *au* 30 *Avril* 1887.

Opp. 612. — Sur 25 obligations 4 0/0 au porteur nos 366,566 à 366,581, 373,419 à 373,427.

Opp. 613. — Sur 10 coupons nos 5 (Echéance du 1er avril 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur nos 99,614 à 99,623.

Opp. 614. — Sur 5 obligations 3 0/0 au porteur nos 153,584 à 153,588.

Opp. 615. — Sur un coupon no 5 (Echéance du 1er avril 1887) d'obligation 4 0/0 au porteur, no 257,614.

Opp. 616. — Sur 5 coupons no 5 (Echéance du 1er avril 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur nos 31,852, 31,853, 345,240, 345,241 et 345,272.

Opp. 617. — Sur 10 coupons no 5 (Echéance du 15 avril 1887) d'obligations 3 0/0 au porteur nos 150,272 à 150,281.

Opp. 618. — Sur 8 coupons no 13 (Echéance du 1er juillet 1887) d'actions au porteur nos 82,984 à 82.987 et 113,497 à 113,500.

Opp. 619. — Sur 4 coupons no 3 (Echéance du 15 avril 1886), d'obligations 3 0/0 au porteur nos 462,586 à 462,589.

Opp. 620. — Sur 1 coupon no 5 (Echéance du 15 avril 1887) d'obligation 3 0/0 au porteur no 25,208.

Opp. 621. — Sur une action au porteur no 349,521.

Sur une obligation 3 0/0 au porteur no 166,535.

Sur une obligation 4 0/0 au porteur no 36,125.

Sur deux obligations nouvelles définitives au porteur nos 319,496 et 319,497.

Opp. 622. — Sur 2 coupons no 10 (Echéance du 15 juillet 1887) d'obligations 5 0/0 au porteur nos 31,445 et 37,007.

Opp. 623. — Sur 7 obligations 3 0/0 au porteur nos 158,098 à 158,101 et 551,910 à 551,912.

Opp. 624.— Sur 2 obligations nouvelles provisoires libérées nos 253,739 et 253,740.

Opp. 625. — Sur 12 actions au porteur nos 38,539 à 38,542. 142,038, 482,370 à 482,372, 501,058 à 501,060 et 515,138.

Opp. 626. — Sur 6 obligations nouvelles provisoires non libérées, nos 228,533 à 228,538.

Opp. 627.— Sur 2 coupons no 3 (Echéance du 15 mai 1887) d'obligations nouvelles nos 341,141 et 341,142.

Opp. 628. — Snr 5 obligations 5 0/0 au portenr nos 62,460 à 62,464.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 *au* 30 *Avril* 1887.

Opp. 378. — Sur 5 obligations 4 0/0 au porteur nos 218.890 à 218.894.

Opp. 508. — Sur 10 obligations 4 0/0 au porteur nos 267.592 à 267.601.

Opp. 550. — Sur 4 obligations nouvelles non libérées, nos 251.890 à 251.893.

Opp. 595. — Sur 5 coupons no 9 (échéance du 15 janvier 1887), d'obligations 5 0/0 au porteur nos 143.300 à 143.304.

Opp. 596. — Sur 3 obligations 5 0/0 au porteur. nos 14.606, 201.257 et 237.244.

Opp. 602. — Sur une obligation nouvelle définitive au porteur no 314,606.

Opp. 608.—Sur une obligation 4 0/0 au porteur no 421,554.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 30 AVRIL 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 fev. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	400 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 févr. 1887
16	402 50 403.75 405 403.75	en liq. : au 30 : 405	342.50 343	207	259 259.25 259.50 259.75 260 259.75 259.50 259.25 259 259.75	469 469.25	451.25 450 446 450 451.25	455
17		»	»	»	»	»	»	»
18	405 406.25	en liq. : au 30 : 403.75	345 344	207 206.50 206 207	259.75 260	469 461 468	452 450	455 456 457
19	406.25 405 406 25 407.50	en liq. : ... au 30 : 403.75	345 345.50 346 347 350 345	208 208.50 209	260 260.25 260.50 260.75 261 260 260.50	469 469.50 470	451.50 452 453 454	458
20	407.50 408.75 410 411.25 408.75 410 411.25 410	en liq. : ... au 30 : 407.50	345 347.50 350 347.50 350	208 209 209.50	260 260.50	470 472.50 475 477 480 475	454 455 456 457	460 461 462 460
21	410 411.25 410 408.75 407.50 406.25	en liq. : ... au 30 : 410 411.25	350 352 350	210 209.75	260.50 260.75 260.25 260	472.50 474.50 475	460 461 462 465 460	465 464
22	407.50 408.75 406.25 405 403.75 402.50 400 402.50	en liq. : ... au 30, 408.75	350	208	260.50 260 259.75 260	475 474 473.50 472	465 462 460 458 457.50	465 467 464 463 462.50
23	405 406.25 403.75	en liq. : ... au 30, 402 50	350 348 347.50	207	258 257.50 256.50 257 256.50	470 471	460 257.50 456 455 454.50 454 453.75 453.50	460 457.50 455 452 450 458 452.50
24	»	»	»	»	»	»	»	»
25	405 403.75 406.25 407.50 406.25 405	en liq. : ... au 30, 405	345 347 348 350	208 207 208 209	257 256.75 256.50	471 50 474	452.50 450 454	460 459.50 459
26	403.75 402.50 405 406.25 405 403.75 405	en liq. : ... au 30, 405	350	209 210 209	257 256 50 256	474 474.50 473.50	454 455 456	459 459.75 459
27	403 75 405 406.25	en liq. . . . au 30, 403.75	345 346	207 207.50 207 206.50 206	257.50 257 258 259 258 259	470 471 472	454.50 453.50	456 455 457
28	405 407.50 406.25 405 407.50 406.25 405 406.25	en liq. : ... au 30, 406.25	348 350 348	208 207.50 207 206	257 257.50 256.50 257.50	473 470	453 452 453	459 458 457.50 457
29	407.50 406.25 407.50 408.75	en liq. : ... au 30, 407.50	347.50 350 347.50	206 207	257 256.50 256.75 257 257.50 258	470 469 468	455 453 454	459 459.75 460
30	407.50 408.75	en liq. : ... au 30, 408.75	349 75	207 207.25 207.75 207	258 258.50 259	467 468 469	458 458.50 450 458 457 456 455	461 462 462 50 463 464 465

8e Année. — Numéro 186. Lundi 16 Mai 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 18 Juin 1887

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le samedi 18 juin 1887, à trois heures de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale de la Compagnie, 46, rue Caumartin, ou chez un de ses correspondants en France ou à l'étranger.

La justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Les actionnaires peuvent également déposer comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

Banque de France;
Syndicat des agents de change de Paris;
Comptoir d'escompte;
Crédit foncier;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de dépots et de comptes courants;
Société générale.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes des articles 42 et 43 des statuts, titre VI, l'Assemblée générale n'est régulièrement constituée que si les Actionnaires qui la composent représentent le quart du capital social. Dans le cas où, sur une première convocation, les Actionnaires ne rempliraient pas les conditions ci-dessus, la réunion serait ajournée et l'ajournement ne pourrait être moindre d'un mois, dans ce cas les Actionnaires en seraient informés en temps utile.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Cinquième tirage.

Le cinquième tirage des obligations nouvelles aura lieu le mercredi 15 juin prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 1,000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juillet suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous

déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des Obligations nouvelles que, dans le cas de sortie au tirage, les Obligations qui, le 15 mai, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

OBLIGATIONS 5 0/0

Neuvième tirage.

Le neuvième tirage des obligations 5 0/0 aura lieu le mercredi 15 juin prochain, à une heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 192 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juillet suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

LE CUBE D'AVRIL

Une dépêche de Panama a fait connaître à l'administration de la Compagnie que le cube d'avril était de *un million deux cent trente quatre mille mètres.*

Nous en donnerons le détail dans le prochain *Bulletin.*

LES TRAVAUX

Voici le résumé des rapports parvenus à l'administration de la Compagnie sur la marche des travaux du Canal pendant le mois de février 1887 :

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — Après avoir achevé son passage dans le canal pour gagner le Rio-Mindi, la drague *Comte de Lesseps* a exécuté le chenal d'accès à la Dérivation de Gatun à la mer. Ce travail étant terminé jusqu'au Panama Rail Road le 10 février, l'appareil a été remorqué à Boca Grande pour finir les dragages à l'embouchure de la Dérivation.

Entreprise *Jacob.* — Par suite d'une très forte avarie à son élinde, la drague A1 (ancienne n° 5) (1) a dû entrer en réparations à dater du 1er février. Elle a creusé à 5 m. de profondeur entre les kil. 0.980 et 1.060. On profitait de cet arrêt pour faire des réparations générales à l'engin. La drague D1 (ancienne n° 8) a été employée entre les kil. 3.380 et 3.580. Desservie par 3 clapets à vapeur, elle a atteint la profondeur de 4 m. 50 avec un papillonnage de 30 mètres. Après avoir travaillé entre les kil 0.960 et 1.060, la drague E1 (ancienne n° 1) a été ramenée le 9 février dans le port afin de creuser à l'emplacement du wharf 12 projeté. Sur ce point, elle a dragué à 4 mètres de profondeur avec un papillonnage de 35 mètres.

Les travaux de la Dérivation ont été effectués au gros matériel pendant le mois. La déviation du Panama Rail Road au Mindi a été commencée le 23 février et poussée activement. Un nouveau contrat pour l'exécution de 500 blocs artificiels pour enrochements a été conclu, la tâche précédente étant accomplie.

La carrière de Bohio a fourni 32 cars de petites pierres et 44 de gros blocs. Celle de Monkey-Hill a donné 243 mètres cubes de pierres et 2.000 m. c. de terre. Ces divers matériaux ont été utilisés pour la confection des blocs, l'enrochement du musoir et les remblais pour la pose des nouvelles voies de garage de Monkey-Hill.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — Dans la dérivation du *Gatuncillo*, la drague *N. Appleton* a réalisé un nouvel avancement de 80 mètres et effectué des redragages sur une longueur de 910 mètres. Son parcours a été repassé par la drague *M. A. Slaven*, qui, pendant la première moitié du mois, avait été occupée dans l'axe du canal à l'approfondissement entre les kil. 10,970 et 12,290. — La drague *H. B. Slaven* a « achevé la percée du Canal entre les kil. 13,070 « et 13,125 et ouvert la communication directe par « le canal de Gatun aux dragues travaillant au- « dessus de Caïmito ». Ensuite elle a été employée à l'élargissement et à l'approfondissement du canal entre les kil. 10,630 et 12,070. — La drague *City of New-York* est toujours échouée, malgré les efforts des entrepreneurs pour la relever.

Il sera peut-être utile, ajoute le rapport, que la Compagnie du canal intervienne pour hâter la cessation du chômage de cet engin.

La drague *J. Dingler* a été mise à l'approfondissement du Canal jusqu'au kil. 15,750, après un parcours de 740 mètres. Une interruption du travail a été motivée par un accident survenu à la chaîne des godets. — La drague *City of Paris* a terminé la Dérivation du Chagres de Palo Horqueta à Las Penitas. L'ingénieur fait remarquer que ce travail « a été exécuté sans difficulté dans un ter- « rain dont la cote était partout supérieure à 6 « mètres au-dessus de l'eau. » La drague avait ensuite commencé à remonter le Chagres pour attaquer le Canal au kil. 18.

Entreprise *Jacob.* — Par suite d'avaries survenues à la drague E 2 (ancienne n° 4), l'excavation de la Dérivation de Gatun à la mer a été continuée par la drague E 3 (ancienne n° 3). Lorsque cet appareil sera parvenu au kil. 0,640, il sera remplacé

(1) Pour des raisons d'ordre administratif, la désignation des dragues vient d'être changée de manière à correspondre au type des appareils et aux entreprises auxquelles ils sont affectés. Nous donnerons désormais les indications nouvelles adoptées.

par la drague américaine *H. B. Slaven*. — Les progrès au chantier de la Dynamite étaient lents, « une « partie du matériel étant inoccupée par suite du « manque d'ouvriers. » L'ingénieur signalait la nécessité de presser les travaux sur ce point pour faire disparaître cette solution de continuité dans le Canal.

Les déboisements sont activement poussés sur le trajet des Dérivations. Il ne reste que 1 kil. 500 à déboiser dans la Dérivation du Gatuncillo, 2 kil. dans celle de Dos Hermanos à Vamos Vamos et 2 kil. dans celle de Gatun à la mer.

Bohio-Soldado

Les travaux ont suivi leur cours normal dans cette section sur la plupart des chantiers. L'entreprise Artigue et Sonderegger a repris avec du gros matériel l'ancienne attaque à l'excavateur du kil. 24,500. Le travail se fait en cunette jusqu'à la butte rocheuse. Une seconde attaque a été installée avec du Decauville au kil. 24,600.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Le chantier de la Dérivation de l'Obispo a fonctionné d'une façon satisfaisante. « Les attaques au « Decauville, dit le rapport, sont bien distribuées, de « façon à produire un cube relativement considé- « rable. » — La drague qui était en montage au kil. 29 a été lancée avec plein succès et son achèvement se continuait avec activité. On poursuivait avec autant de célérité le montage d'une deuxième drague au même point. — Plusieurs chantiers au petit matériel étaient en cours d'installation entre les kil. 30,780 et 34,500.

Le rapport conclut par les constatations suivantes :

En résumé, le cube total exécuté pour le Canal et pour la Dérivation en février est près du double de janvier. Ce rendement sera très probablement augmenté encore, surtout si les transporteurs peuvent fonctionner avec plus de régularité.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Le rendement de février fait ressortir un progrès sur janvier dans l'ensemble des chantiers. La Dérivation de l'Obispo (rive droite) est attaquée en sept endroits.

Les autres chantiers du Canal comprennent 4 attaques au gros matériel et 12 au petit ; les premières ont donné une moyenne de 269 mètres cubes par jour et les secondes une moyenne de 346 mètres cubes par jour.

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Canal proprement dit : deux chantiers fonctionnent avec activité au kil. 37,440 à 37,700 et du kil. 38,600 à 38,660 ; le chantier de Juan Grande (entre les kil. 40,040 et 40,500) est attaqué en entier au petit matériel et a donné des résultats très satisfaisants en février ; un excavateur devait être mis sous peu en marche au chantier de la Grande-Boucle. — Dérivations (de l'Obispo à Juan Grande et du Chagres à la Petite-Boucle) : les travaux ont pris une activité plus marquée dans le mois. — La coque de la drague en montage au kil. 41 était terminée et prête à lancer. Au cas où la hauteur d'eau serait insuffisante au moment de procéder à cette opération, le rapport signale que « l'entre- « prise y remédierait soit par l'établissement d'un « barrage, soit en déplaçant la drague sur l'avant- « cale pour permettre le montage d'une nouvelle « drague sous le hangar destiné à cet usage. » — La déviation du Panama Rail Road à Mameï a été commencée le 16 février.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Pour les chantiers du Canal proprement dit entre les kil. 42 et 44 et des Dérivations du Chagres à Carga Plata et de l'Obispo au Rio Carabali, le rendement de février est de 86 0/0 plus élevé qu'en janvier. Un nouvel excavateur, n° 10, système Wehyer et Richemond, a été installé le 22 février au kil. 43,300 à la cote 16, aval.

L'ingénieur de la division fait remarquer que « les résultats obtenus, quoique meilleurs, ne sont « pas encore en rapport avec le matériel livré aux « entrepreneurs, qui en ont laissé une partie en « inactivité, et que leurs efforts assureraient une « progression plus marquée si la réduction des « salaires provenant du grand nombre de sous- « traitants n'avait pas pour conséquence une cer- « taine insuffisance du personnel ouvrier. »

Obispo

Entreprise *Société de Travaux publics et de constructions*. — Sur le chantier entre les kil. 44,300 et 44,500, on poursuit le dérasement à la cote 19 et l'on se trouve en pleine terre. Sur le chantier entre les kil. 44,620 et 44,800 l'attaque est en roches qui, sans être très compactes, nécessitent l'emploi des mines.

La cunette à travers le massif du Cerro Gamboa (chantier du kil. 45 au kil. 45,850) est percée ; le massif ne tardera pas à disparaître, car il peut être battu en brèche sur toutes ses faces. L'attaque de l'étage à la cote 25 au grand matériel entre les kil. 45,200 et 45,350 (côté gauche) offre un grand développement ; d'autre part, la voie au grand matériel installée sur le côté droit a disparu pour permettre d'attaquer l'étage de la cote 15, qui sera prochainement ouverte vers le kil. 45,100. Les travaux de déblai pour les fondations du pont sur le Chagres étaient commencés et l'on avait réuni sur la rive gauche du fleuve une certaine quantité de pièces, de pieux, etc., qui se trouvaient à pied d'œuvre.

Du kil. 45,850 au kil. 48,655, les opérations sont partagées entre les trois chantiers de la Corosita, Haut-Obispo et Las Cascadas. Le rapport

fournit les renseignements suivants sur la situation actuelle de ce centre :

Une attaque nouvelle est faite au kil. 45,850 entre les cotes 25 et 30; une cunette a été ouverte à la cote 25. La barrière que forme encore le Cerro Corrosita s'abaisse graduellement et c'est sur ce point que les forces dont on dispose sont concentrées. Il y a sur les deux versants de la Corosita six attaques au grand matériel aux étages 30, 35 et 40, produisant de 780 à 800 mètres cubes par jour. Les Decauville donnent de 380 à 400 mètres. Il reste environ 120 mètres à percer pour relier les plateformes à la cote 40, et lorsque ce résultat sera obtenu, on pourra donner une impulsion plus grande aux travaux, car on chargera directement dans les grands wagons les déblais des étages supérieurs à l'aide des wagonnets et des grues. Le front d'attaque sera augmenté ainsi de 250 mètres environ : son développement actuel est de 1,900 mètres.

Le chantier du Haut Obispo est aux mains de deux tâcherons. Le premier a la partie comprise entre les kil. 46,800 et 47,300, à la cote 25. L'exploitation s'y fait par deux cunettes ouvertes en pleine terre. Vers le kil. 47,200 on décape au Decauville la plate-forme à la cote 27. « Dès main- « tenant, ajoute le rapport, avec l'outillage qu'il « possède, ce chantier peut produire 6,000 mètres « cubes par mois ». — La seconde tâche (tranchée Longueval) s'étend entre les kil. 47,500 et 47,750. On s'occupe de déraser la plate-forme de la cote 35 à la cote 30, opération assez avancée, car la cunette a déjà 40 à 50 mètres de largeur. Le rendement moyen est d'un peu plus de 4 mètres cubes par homme et par jour. L'extraction des terres provenant de l'éboulement survenu en novembre s'achève au moyen des Decauville installés sur l'étage de la cote 35.

Au chantier de Las Cascadas, une cunette commence au kil. 48,100 et s'étend jusqu'au kil. 48,400. La voie au grand matériel est posée et on travaille en élargissement, de façon à niveler à la cote 39, la plate forme qui est actuellement à la cote 43. Le rapport dit à ce sujet :

Le transit est bien compris et donnera de bons résultats. Il y aurait sans doute avantage à descendre dès maintenant la cunette à la cote 37, ce qui faciliterait l'abatage ; mais l'essentiel est d'élargir pour poser la deuxième voie, qui permettra de doubler les attaques.

Emperador

Entreprise *Société de travaux publics et de constructions.* — Au chantier des Petites-Chutes, on continuait à déraser le terrain du kil. 48,780 au kil. 48,820, de façon à permettre aux excavateurs de fonctionner. Sur le côté droit, entre les kil. 49,120 et 50, deux excavateurs travaillent à l'élargissement de la cunette. — Au chantier de la Cunette, les attaques au Decauville, qui ne fonctionnent que dans un espace restreint et au Cerro Lapita, sur la gauche du Canal, du kil. 50,620 au kil. 50,800, disparaîtront prochainement, car on est « presque arrivé au talus prévu de 2 de base « pour 1 de hauteur. »

Un rendement plus considérable pourrait être atteint si on augmentait, ainsi qu'il est désirable, le nombre d'ouvriers. — L'exploitation du chantier du Cerro Emperador se continue par les deux attaques, à gauche et à droite. — Il y a actuellement trois attaques au chantier du Lirio, dont deux à la cote moyenne 55 ; la troisième sur le côté droit, à la cote 58, prépare le terrain pour le gros matériel.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie*. — Le progrès acquis en février sur janvier est de 43 0/0 et le réseau des voies a été augmenté de 1,3/0 mètres. Il ressort du rapport que l'entreprise n'aurait utilisé que la moitié du matériel qu'elle a à sa disposition, « l'installation des voies de chantier « et des voies de décharge n'étant pas encore « terminée. »

Nous extrayons du document officiel des indications intéressantes sur le fonctionnement de ces chantiers :

A la cote 65 (du kil. 53,600 au kil. 54,100), deux voies de décharge dont une en estacade sont en construction. Un excavateur en fouille, mis en marche le 28, a commencé à creuser la cunette à la cote 60 que les entrepreneurs se proposent d'ouvrir le long de l'emprise droite du Canal.

La première partie de la cote 85 a trois décharges sur la plaine d'Emperador, desservies par trois excavateurs, dont un en fouille, qui travaillent à la cunette déjà commencée. Une estacade est en préparation dans la seconde partie de cette cote ; l'excavateur rencontre quelques difficultés dans sa marche en raison de la nature du sol.

Les voies de décharge des chantiers 60, 68, 76 continuent d'être poussées en avant. Un excavateur a été mis en marche à la cote 60 ; un autre appareil semblable sera installé à la cote 68.

A la cote 105 (du kil. 54,300 au kil. 54,500) l'exploitation au Decauville prépare une voie de décharge pour l'excavateur, qui est déjà transporté sur place et qui n'attend pour marcher que d'avoir une issue pour l'évacuation des trains.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Un excavateur Osgood a commencé à fonctionner au kil. 57,200 ; un excavateur en décapement était en montage sur le même chantier. Trois excavateurs ont fonctionné régulièrement au chantier de Pedro Miguel. — A l'aval du kil. 59,500 l'entreprise « a « accumulé un matériel considérable, dit le rap- « port : 4 locomotives, plus de 120 grands wagons « et 2 excavateurs en montage. » On a effectué le débroussaillement de la Dérivation du Rio Pedro Miguel. Dix baraquements pour trente ouvriers étaient à peu près terminés et devaient être livrés prochainement.

En régie, on a achevé les ouvrages d'art de la Déviation du Panama Rail Road, à l'exception de la voûte du pont.

Un tracé a été étudié pour le passage provisoire de la Déviation à la traversée du Canal, en attendant la construction du pont tournant. A Corozal, le personnel a été occupé au tracé du premier chenal à ouvrir dans les manglars et de la courbe de raccordement avec l'axe définitif du Canal en

amont du kil. 62,200. Les balises-repères des alignements étaient plantées et l'achèvement du piquetage était prochain.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Malgré une augmentation de plus de 40 0/0 sur janvier, le rendement de février n'était pas considéré comme « aussi satisfaisant qu'il pourrait l'être ». Cela tient aux fréquentes réparations nécessitées par les appareils. — La drague A 3 (ancienne n° 19) se trouvait à la fin du mois au kil. 72,650, après avoir avancé de 120 mètres le creusement du Canal à 70 mètres de largeur et 9 mètres de profondeur. « Plusieurs déraillements de la chaîne à « godets, est-il observé, ont arrêté cet appareil, « qui a été remorqué à la Boca, le 21 février, pour « changer le tourteau supérieur ». — Dans la seconde quinzaine, la drague A 2 (ancienne n° 6), ramenée de Taboga, après réparations, a travaillé jour et nuit avec double équipage ; elle élargit à 50 mètres et approfondit à la cote 7.50 la première passe creusée par la drague D 14 (ancienne n° 10). Le travail a été fréquemment retardé par « de nom- « breux déraillements de la chaîne à godets insuf- « fisamment tendue ». — La drague D 14 a poussé en février l'avancement jusqu'au kil. 70,300. Les « déraillements de la chaîne à godets et les ruptu- « res de la chaîne de suspension de l'élinde » ont causé beaucoup d'arrêts à cet engin. — La drague D 15 (ancienne n° 11), placée en travers du Rio-Grande marchait de la Boca vers le large à la rencontre de la drague D 14 ; elle a avancé de 115 mètres sur une largeur de 40 mètres et une profondeur de 4 mètres. — La drague D 16 (ancienne n° 12), tranformée en vue d'un transport des déblais par tuyaux, a été mise au kil. 66,700, où elle doit ouvrir en avançant vers Corozal un chenal de 40 mètres de largeur et de 2 m. 50 de profondeur à marée basse.

Le personnel a été occupé *en régie* aux opérations du tracé de l'axe du premier chenal à ouvrir dans les manglars et aux vérifications des profils en travers.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 Mai, par le paquebot « Amérique »

M. Claverie (Jean-Baptiste), opérateur-dessinateur.

LA COLONISATION DU PACIFIQUE

Iles Wallis — Nouvelles-Hébrides. — Iles Sandwich. — Iles des Amis.

La France vient de placer sous son protectorat le groupe des îles Wallis, dans la Polynésie, avec lesquelles un traité de commerce avait été conclu en 1842 et dont la population avait de longue date manifesté les plus vives sympathies pour nos nationaux.

Le groupe des Wallis, découvert en 1767 par le navigateur de ce nom, est appelé Uvea par les indigènes qui désignent ainsi l'île principale dont la superficie est de 2,500 hectares et la population de 3,500 âmes. Une dizaine d'îlots madréporiques entourent l'île d'Uvea, située à 80 lieues environ de l'archipel de Samoa. Le sol, très fertile, donne en abondance tous les produits de ce dernier archipel : café, canne à sucre, coton, etc.

Au point de vue commercial, les îles Wallis constituent une nouvelle étape entre nos établissements de la Nouvelle-Calédonie, de Tahiti et des Marquises, sur la route de l'Australie par le Canal de Panama.

Les négociations se poursuivent entre la France et l'Angleterre relativement à la question des Nouvelles-Hébrides et une solution paraît devoir intervenir prochainement. Il y a lieu d'espérer que l'accord qui sera définitivement conclu sauvegardera dans la plus large mesure nos droits sur cet archipel, d'une rare fertilité et d'une grande richesse de produits, où, depuis un certain nombre d'années, les intérêts français ont acquis une importance prépondérante.

Le nouveau traité de commerce entre les Etats-Unis et le royaume Hawaïen vient d'être ratifié par le Sénat de Washington. Une des clauses de ce document porte cession au Gouvernement américain du port de Pearl River, dans une excellente baie, à l'ouest de Honolulu, où les navires des grandes lignes qui relâchent aux iles Sandwich trouveront des facilités nouvelles d'approvisionnement.

Une station navale américaine va être créée dans l'archipel Tonga ou des Amis. Ces îles, situées au sud-est de l'archipel de Fidji, sont au nombre de 150 environ et comptent une population de 60,000 âmes. L'île principale est nommée Tongatabu ; elle renferme 20,000 habitants.

« Ce groupe d'îles, dit la *Gazette géographique*, « est destiné à acquérir une certaine importance, « lorsque l'isthme de Panama sera ouvert. Il se « trouve, en effet, sur la route directe de l'Austra- « lie et servira, par conséquent, de refuge et de « point de ravitaillement aux navires de guerre et « de commerce. »

Les différentes mesures que nous venons de signaler montrent l'impulsion qui pousse les principales nations maritimes à s'assurer des positions commerciales ou stratégiques dans l'Océan Pacifique, en vue de l'ouverture du Canal de Panama qui fournira le trajet direct et plus rapide entre l'Australie, l'Amérique orientale et l'Europe.

Nous avons déjà indiqué à nos lecteurs (1) les

(1) Voir le *Bulletin*, n° 146, du 15 septembre 1885.

différentes acquisitions faites par les peuples civilisés dans cette partie du globe. On voit que le mouvement se continue, en attendant que le développement des points occupés permette de préparer les futurs itinéraires maritimes dont le Canal interocéanique amènera la création, à l'avantage de tous les peuples intéressés et au bénéfice des constructeurs de la route.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Mars 1887

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	44	85 272 T.	31	50 253 T.
Voiliers	37	10 286	19	2 930
Totaux	81	95 558	50	63 183

L'IMMIGRATION AUX ÉTATS-UNIS

Si l'on examine les statistiques relatives aux arrivages d'émigrants aux Etats-Unis, on trouve que depuis 1851 jusqu'en 1885, 10,648,696 étrangers ont débarqué dans les ports Américains. Ce total se décompose comme suit, par périodes quinquennales :

Années	Nombre
1851-55	1.748.424
1856-60	831.156
1861-65	793.903
1er janvier 1866 au 30 juin 1870 (4 ans et demi)	1.487.239
1er juillet 1871 au 30 juin 1875	1.726.796
— 1876 — 1880	1.085.395
— 1881 — 1885	2.975.683

Les hommes d'état américains se préoccupent déjà depuis quelque temps de l'accroissement exagéré de la population par la voie de l'immigration et songent à opposer une barrière à ce débordement. La presse elle-même s'inquiète de ce phénomène. On considère maintenant les émigrants comme de nouveaux concurrents sur un marché suffisamment pourvu et où même la main-d'œuvre surabonde.

Déjà un *bill* a été voté par le Congrès interdisant l'importation aux Etats-Unis d'ouvriers embauchés à l'étranger. La *Revue-Gazette Maritime* et *Commerciale*, dans un article consacré à cette question, apprécie en ces termes la gravité de la situation actuelle :

Le dilemme est posé : ou bien prendre contre les Européens immigrants des mesures aussi sévères, aussi draconiennes que celle qui ont été prises à San Francisco contre les Chinois, ou bien livrer à l'exploitation les vastes champs de l'ouest américain. Le percement de l'isthme de Panama, seul, peut permettre la solution avantageuse à cette question, devenue grave.

LES ÉTATS-UNIS ET LE CANAL

Les préparatifs faits par les différents peuples en vue de tirer tout l'avantage possible de l'ouverture du Canal de Panama montrent qu'ils savent combien la voie interocéanique en cours d'achèvement sera utile au développement de leur commerce extérieur et de leur navigation ; ces mesures, prises à l'avance sur tous les points du globe, prouvent ainsi l'importance du trafic qui suivra la nouvelle route lorsqu'elle aura été livrée à la circulation.

Voici que l'on annonce maintenant la formation d'une Compagnie ayant pour objet de relier d'une façon régulière, par une ligne de navigation à vapeur, la Nouvelle-Orléans et Colon, les Etats-Unis et la Colombie. Les deux tiers des fonds nécessaires ont été, dit-on, souscrits, avant même que la Société fût organisée complètement : le public américain comprend que la création de la *New Orleans and Colombia Steamship Company* répond à un besoin.

Cette Compagnie, une fois en exploitation, dit le *Star and Herald* de Panama, fournira une ligne permanente et directe de communication entre la Nouvelle-Orléans et l'Isthme, et procurera beaucoup d'avantages réciproques ; en fait, ce service pourra être le pionnier d'une ligne, pour toutes les communications futures par le Canal, entre la partie méridionale des Etats-Unis et la côte occidentale de l'Amérique du sud.

Les Etats-Unis trouveront dans les contrées de l'Amérique du sud, que baigne le Pacifique, des marchés de consommation assurant l'écoulement de leurs produits manufacturés, mais pour que cela se réalise il leur faut une ligne de navigation qui passera par le Canal de Panama.

LA POINTE-A-PITRE ET SON AVENIR

On se préoccupe en ce moment des améliorations à apporter au port de la Pointe à-Pitre. Les travaux, évalués à 8,500,000 francs, consisteraient dans l'établissement d'une bouée-fanal ; la construction d'un bassin de radoub et d'ateliers pour la réparation des navires ; la canalisation de la rivière salée et l'approfondissement de quelques parties du port ; l'achèvement des quais.

Ces travaux permettraient au port de la Pointe-à-Pitre de profiter plus complètement de la révolution qui résultera pour le commerce maritime du percement de l'isthme de Panama. Il y a là une question d'une importance capitale pour la colonie de la Guadeloupe.

Le port de la Pointe-à-Pitre, dit à ce sujet le *Moniteur des Colonies*, est d'un accès facile et d'une étendue telle qu'il peut abriter la flotte la plus nombreuse. Les plus grands navires y ont trouvé accès. Son orientation le préserve des

orages du sud-ouest et du nord-est, si fréquents dans les mers de la région, tandis que les îlots qui le ferment, séparés par des hauts fonds, le protègent contre la haute mer. Au point de vue militaire, il suffirait, pour constituer une protection efficace, de relier ces îlots par quelques défenses sous-marines.

Dans une aussi admirable position, le port de la Pointe-à-Pitre est merveilleusement placé pour tirer parti de la situation nouvelle qui naîtra de l'achèvement de l'œuvre de M. de Lesseps. La Guadeloupe est, en effet, dans une position particulièrement avantageuse. Elle est la première terre française en venant d'Europe et la dernière en retournant de l'isthme. Elle est en ligne directe des ports de l'Europe au canal. Saint-Thomas, le seul port franc de l'archipel, est d'un accès difficile et manque de ressources agricoles. Porto-Rico ne sera plus sur la route et ne présente aucun point propice à la navigation.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Juillet 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de juillet 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	20°8	34°0	27°1	83 9	282mm 3	21
Gamboa..	19 4	34 8	26 5	84 1	296 5	20
Naos.....	20 8	36 2	27 7	83 8	246 5	17
Totaux...	61 0	105 0	81 3	251 8	825 3	58
Moyennes	20 3	35 0	27 1	83 9	275 1	19

Par rapport au mois de juin, la température n'a presque pas varié ; mais les écarts journaliers ont augmenté à Gamboa, de sorte qu'ils y sont à peu près aussi considérables qu'à Naos, où en juin, ils l'étaient plus qu'à Gamboa et Colon. Les maxima surtout sont, comme presque toujours, plus élevés à Naos qu'ailleurs.

La température de l'eau de la mer a subi une augmentation considérable à Colon, où la moyenne a monté de 1°9 ; elle est de 25°8, et de 24°0 seulement à Naos. Elle est en effet d'habitude plus élevée à Colon qu'à Naos, ce qui tient, comme on sait, au courant équatorial de l'Atlantique, qui pénètre dans la mer des Antilles.

Les pluies, sans être abondantes nulle part, se sont réparties uniformément dans tout l'Isthme, et il y a peu de différence entre la quantité d'eau tombée à Gamboa, où elle est à son maximum, et la quantité d'eau tombée à Naos, où elle est à son minimum. Le petit été s'est accusé par quelques jours sans pluie au commencement du mois ; mais, comme toujours, c'est à Colon qu'il s'est fait le moins sentir.

Le Chagres a éprouvé plusieurs oscillations, dont une a été assez forte. Le 28, à 6 heures du soir, à Gamboa, il s'est mis brusquement à monter, et, à 2 heures du matin, la montée atteignait 2 m. 85, lorsque la descente a commencé ; le point bas était atteint le 30 à 2 heures du matin, alors que le niveau n'était plus qu'à 0 m. 10 au-dessus de son point de départ du 28. Cette crue n'a été occasionnée par aucune pluie survenue dans la région du Canal.

Le régime du vent est absolument le même qu'en juin, sauf que les calmes ont été un peu plus fréquents à Colon et à Gamboa.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon..................	– 0m 16	0m 42	0m 46
Naos.....	0 18	5 64	5 62

Ces mouvements sont un peu plus forts que ceux de juin, ce qui s'explique par ce fait que le solstice a lieu en juin et qu'en général les mouvements de la mer sont à leur minimum aux époques des solstices. A Naos, ces mouvements extrêmes ont eu lieu le 4, c'est-à-dire à une date relativement assez éloignée de la nouvelle lune du 1er.

OPPOSITIONS SUR TITRES
Signifiées du 1er au 15 Mai 1887.

Opp. 629. — Sur 5 actions au porteur, nos 304.763 à 304.767.

Opp. 630. — Sur 2 actions au porteur, nos 520.100 et 520.101.

Opp. 631.— Sur 1 obligation 4 0/0 au porteur, n° 308.661.

Opp. 632. — Sur 2 obligations 5 0/0 au porteur, nos 128.493 et 128.494.

Opp. 633. — Sur 1 obligation nouvelle provisoire non libérée, n° 41.602.

Opp. 634. — Sur 1 coupon n° 3, échéance du 15 mai 1887 d'obligation nouvelle au porteur, n° 321.012.

Opp. 635. — Sur 1 coupon n° 10, échéance du 15 juillet 1887 d'obligation 5 0/0 au porteur n° 126.410.

Opp. 636. — Sur 16 obligations 4 0/0 au porteur, nos 133.456, 431.909 à 431.920 et 431.932 à 431.934.

Opp. 637. — Sur 1 obligation nouvelle provisoire non libérée, n° 411.

Opp. 638. — Sur 1 obligation 3 0/0 au porteur, n° 304.555.

Opp. 639. — Sur 2 obligations nouvelles provisoires non libérées, nos 5.871 et 5.872.

MAINLEVÉES
Signifiées du 1er au 15 Mai 1887.

Opp. 559. — Sur 5 obligations 3 0/0 au porteur, nos 62.460 à 62.464.

Opp. 570. — Mainlevée partielle sur 8 obligations 3 0/0 au porteur, nos 137.751 à 137.758.

Opp. 577. — Sur 6 obligations nouvelles provisoires non libérées, nos 49.571 à 49.576.

Opp. 586. — Sur 11 actions au porteur, nos 377.992 à 378.002.

Opp. 616. — Sur 5 coupons n° 5, échéance du 1er avril 1887, d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 31.852 à 31.853, 345.240, 345.241 et 345.272.

Opp. 622. — Sur 2 coupons n° 10, échéance du 15 juillet 1887, d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 31.445 et 37.007.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 15 MAI 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES		
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 octobre	4 P. 100 Jouissance 1er octobre	TOUT PAYÉ TITRE DÉFIN. Jouisse 15 fév. 1887.	TOUT PAYÉ TITRE PROVIS. Jouissance 15 mai 1887	400 FR. PAYÉS TITRE PROVIS. Jouisse 15 févr. 1887
1er	»	»	»	»	»	»	»	»
2	410 411.25	en liq. : 410 au 15 : 410	350 349.75	207. 50 207	259 258.75 258.50 258.25 258 258.25	470 469 468.50 468	455 455.25 456 456 50 457 457.50 458.50 458.75 459	461.25 463.50 465
3	410 408.75 410	en liq. : 410 au 15 : 411.25	350	207.50 208	259 258.50	469 461 469	459.50 460 462 465 461 460.50 460	465 464 25 465
4	410 408.75 407.50	en liq. : .. au 15 : 407.50	350	206	258 258.25 258	469 470	460	465 464 463 465
5	406.25 405 406.25	en liq. : ... au 15 : 406.25	349 349.75 350 349	206 207 50 208	258 258.25 258.50 258.75	470 470.50 471.25 469.75	460 461	464.50 464.75 465
6	405 406.25	en liq. : ... au 15 : 405	350	205 205.50 206 206.50 207	258.75 259 259.25 259.50 259.75	469.50 469.75 470	460 455 460	463 462.50 464
7	406.25 407.50 406.25	en liq. : ... au 30, 406.25	348 348.50	207	259 259.50 258.75	472 471 470	460	464 464.25 464.50 464
8	»	»	»	»	»	»	»	»
9	408.75 406.25 405	en liq. : ... au 15. 405	350 349	207.50 207 206.50	258 257.50 258	471 470 469.50	460 458.75 460	465 464
10	406.25 405 406.25 407.50	en liq. : ... au 15, 405	349.50 349.75 350	205 206	257 256.75 256.50 257	470 471	458.75	465 464
11	406.25 405 406.25	en liq. : ... au 15, 406.25	350 349	205 204.75 204.50 204 203 205 203 203.50	259 258 257.50	470 469	460 459	464 464.75 464.50 464.75
12	406.25 405	en liq. ... au 15, 405	350 349	206 207	259 258 75 258	470 469 468.50 468 467.50 467 466 50 466.25	459 458.75 458.50 458.25 458	463.50 463.25 462.50
13	405 403.75 402.50 401.25 400 398.75 397.50 396.25 395 397.50 398.75 397.50	en liq. : ... au 15, 405	350 349 348 346 348	205 203	259 258 257.50 257	467 465 463 464	459 458 457 456 455 450 455 459 457	463.25 462 461 460
14	395 393.75 395 396.25 397.50 398.75 400	en liq. : ... au 15, 393.75	348 347 345.50 346.25	205 204.50	256.75 257 257.25	465 463.75 462.50 462	455 450	462 460 455 453 455 456 460 462

8e Année. — Numéro 187. Jeudi 2 Juin 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 18 Juin 1887

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le samedi 18 juin 1887, à trois heures de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale de la Compagnie, 46, rue Caumartin, ou chez un de ses correspondants en France ou à l'étranger.

La justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir*.

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes des articles 42 et 43 des statuts, titre VI, l'Assemblée générale n'est régulièrement constituée que si les Actionnaires qui la composent représentent le quart du capital social. Si, sur une première convocation, les Actionnaires ne remplissaient pas les conditions ci-dessus, la réunion serait ajournée et l'ajournement ne pourrait être moindre d'un mois. Dans ce cas les Actionnaires en seraient informés en temps utile.

ACTIONS

Payement du 13e coupon

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 13 (de 12 fr. 50), échéant le 1er juillet 1887, sera payé à partir du vendredi 1er juillet, au siège de la Com-

pagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

11 fr. 975, *impôts déduits*, par action nominative.

Et de :

11 fr. 546, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon sera payé également aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS NOUVELLES

Cinquième tirage.

Le cinquième tirage des obligations nouvelles aura lieu le mercredi 15 juin prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 1,000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juillet suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Pour éviter toute erreur, nous devons rappeler aux souscripteurs des Obligations nouvelles que, dans le cas de sortie au tirage, les Obligations qui, le 15 mai, n'auraient pas satisfait aux versements exigibles à cette date, seraient déchues du droit à la prime de remboursement, conformément aux conditions de l'émission.

OBLIGATIONS 5 0/0

Neuvième tirage.

Le neuvième tirage des obligations 5 0/0 aura lieu le mercredi 15 juin prochain, à une heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 192 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juillet suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

LE CUBE D'AVRIL

Nous donnons aujourd'hui à nos lecteurs le détail du cube d'Avril, dont nous avons indiqué le total dans le *Bulletin* du 16 mai:

Colon	32.000
Gatun	305.000
Bohio Soldado	36.000
Tavernilla	49.000
San Pablo	27.000
Gorgona	9.000
Matachin	21.000
Obispo	48.000
Emperador	60.000
Culebra	84.000
Paraiso	45.000
Corozal	3.000
La Boca	221.000
	940.000
Dérivations	266.000
Accessoires	28.000
Total	1.234.000

Les fêtes de Pâques, tombées en avril cette année, ont éloigné des chantiers un certain nombre d'ouvriers, presque exclusivement des Antilles, — qui, vu le voisinage, ont été passer les fêtes chez eux. — La Compagnie a appelé, depuis longtemps déjà, l'attention des entrepreneurs sur les inconvénients résultant, pour la marche des travaux, d'ouvriers pouvant, en peu de jours, regagner leur pays, sur la convenance qu'il y aurait à avoir des ouvriers plus stables et sur la nécessité de mettre leur nombre en rapport avec le matériel fourni par la Compagnie.

Sur ces instances réitérées, les entrepreneurs se sont occupés activement de cette question. Nous tiendrons nos lecteurs au courant des résultats obtenus et nous sommes heureux, dès aujourd'hui, de pouvoir annoncer que les pourparlers engagés pour amener en nombre considérable des ouvriers réunissant les qualités voulues sont sur le point d'aboutir, et ont même reçu un commencement d'exécution.

On nous télégraphie de Panama, en date du 15 mai :

Bassin radoub terminé. Plaçons machines d'épuisement devant fonctionner seconde quinzaine de mai.

Et le 24 :

MM. Baratoux-Letellier annoncent essais dragues très satisfaisants. Il n'y a que quelques points de détail à régler.

Nous croyons intéresser nos lecteurs en leur communiquant ces dépêches qui sont la constatation simple et claire des progrès accomplis.

LES COLONIES AUSTRALIENNES

Le Continent Australien proprement dit, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande et les îles Fidji réunis

couvrent une superficie évaluée à 8,159,476 kilomètres carrés. Cet immense territoire possède déjà un trafic considérable, et le Canal de Panama devra accélérer notablement son mouvement commercial par les facilités qu'il procurera à la navigation entre l'Europe et l'Australie. Il est donc intéressant, en prévision de l'avenir, de connaître l'état actuel de ces riches contrées. Nous prendrons à cet effet les chiffres de 1885, les statistiques complètes pour 1886 n'étant pas encore parues.

Au 31 décembre 1885, la population des colonies australiennes s'élevait à 3,334,325 âmes seulement, ce qui est insignifiant en comparaison de la superficie. De toutes les provinces, l'Australie occidentale est certainement la moins peuplée : 2,700,000 kilomètres carrés et 35,186 habitants.

Les ressources de l'Australasie sont agricoles et minières. L'élevage a donné des résultats exceptionnels. Voici la décomposition par provinces du bétail au 31 décembre 1885 :

Provinces	Chevaux	Gros bétail	Moutons	Porcs
—	—	—	—	—
Australie occidentale	34.392	70.408	1.702.719	24.280
Nouv.-Galles du sud.	344.697	1.317.315	37.320.906	208.097
Victoria............	304.098	1.290.790	10 681.837	239.837
Australie méridion..	168.420	389.726	6.696.406	163.807
Queensland.........	260.270	4.162.652	8.994.322	55.843
Nouvelle-Zélande...	161.736	698.637	14.624.547	280.083
Total.......	1.273.613	7.929.528	80.020.737	892.547

Effectif total du bétail... 90.119.425

Les terrains en culture représentent 13.453.404 acres (5.443.247 hectares). La superficie plantée en blé s'élève à 3.471.163 acres (1.404.432 hectares) ; cette étendue a produit 31.683.038 bushels de blé (1.151.361.600 litres) en 1885.

L'or se rencontre dans toutes les provinces. L'exportation annuelle de ce métal précieux est considérable. On trouve également le cuivre, l'étain, l'antimoine, etc. D'importants gisements houillers se rencontrent dans la Nouvelles-Galles du Sud.

Le mouvement commercial des colonies australiennes s'établit comme suit, par importations et exportations :

Provinces	Importations	Exportations	Total
—	Francs	Francs	Francs
Australie occident.	16.259.775	11.167.300	27.427.075
N.-Galles du sud..	584.129.900	413.543.625	997.673.525
Victoria	451.115.100	388.794.150	839 909.250
Queensland........	160.562.250	129.096.600	289.658.850
Australie méridio.	138.710.075	140.906.375	279.616.450
Nouvelle-Zélande.	187.008.025	170.498.475	357.506.500
Tasmanie.........	42.769.550	32.842.400	75.611.950
Iles Fidji.........	7.364.625	8.168.750	15.533.375
Total.....	1.587.919.300	1.295.017.675	2.882.936.975

C'est la laine qui forme le principal élément d'exportation. En 1885 les quantités de laine expédiée s'élèvent à 211,748,810 kilogrammes représentant une valeur totale de 490,826,825 francs ou plus du tiers du montant des exportations. Viennent ensuite les minerais, les bois, les cuirs et peaux, la viande deboucherie, la viande expédiée en Europe à l'aide de procédés frigorifiques, les gommes, etc.

Nous passerons maintenant au mouvement maritime qui intéresse plus spécialement le transit futur du Canal interocéanique. Voici un tableau, dressé d'après les statistiques anglaises, qui donne le mouvement maritime de chaque province par entrées et sorties :

PROVINCES	ENTRÉES		SORTIES		MOUV. TOTAL	
	Nav.	Tonneaux.	Nav.	Tonneaux.	Nav.	Tonneaux.
Victoria...........	2.154	1.631.266	2.119	1.628.892	4.273	3.260.158
Nouv. Galles du Sud	2.601	2.088.307	2.583	2.044.770	5.184	4.133.077
Queensland........	2.240	1.619.660	2.191	1.522.498	4.431	3.142.158
Australie Méridion.	1.072	893.092	1.091	913.950	2.163	1.807.042
Australie Occident.	232	231.761	229	236.274	461	468.035
Tasmanie..........	689	342.745	669	335.061	1.358	677.806
Nouvelle Zélande...	786	519.700	780	513.000	1.566	1.032.700
Fidji..............	124	54.056	135	55.892	259	109.948
Total..........	9.898	7.380.587	9.797	7.250.337	19.695	14.630.924

En 1879, le mouvement maritime n'était que de 5,877,600 tonnes. La comparaison de ces chiffres avec ceux de 1885 montre la progression énorme des échanges en sept années.

La construction des chemins de fer est poursuivie avec activité pour permettre l'accès aux émigrants des vastes étendues de terrain encore improductives. Telle est la situation actuelle d'une contrée qui n'a donné jusqu'à présent qu'une faible mesure de sa capacité productive et qui fournira un transit considérable assuré au Canal de Panama.

LES PRÉPARATIFS DE L'ANGLETERRE

L'un des principaux constructeurs de navires des Etats-Unis, M. Mac Kay, se préoccupant de la nécessité d'utiliser, dès le premier jour, dans les conditions les plus favorables, les nouveaux champs d'exploitation qui seront prochainement ouverts au commerce maritime par le percement de l'isthme de Panama, s'exprimait, il y a dix-huit mois, dans les termes suivants :

Les hommes d'affaires doivent être assez sensés pour voir que l'achèvement rapide du Canal de Panama ne peut plus être maintenant mis en doute, et qu'il leur faut agir en conséquence. Il ne faut pas que l'on se trouve dans la même situation que les Anglais au moment de l'ouverture du Canal de Suez.

Cette appréciation, d'un homme compétent, résume l'impression générale. Nous avons signalé à diverses reprises les apprêts faits par les grandes nations maritimes telles que la France, l'Espagne, les Etats-Unis, l'Italie, l'Allemagne, en vue de la transformation qui va s'opérer dans les relations internationales ; de toutes parts, les travaux d'amélioration des ports sont poussés activement, et de nouvelles lignes maritimes s'ouvrent vers l'Océan Pacifique.

L'Angleterre ne pouvait rester en arrière, ni négliger les devoirs que lui imposent son importance

commerciale et ses intérêts dans le Grand-Océan. A l'exemple des autres nations, elle prend des mesures pratiques qui lui permettront de mettre à profit la nouvelle voie interocéanique dès le moment de son ouverture. C'est ainsi qu'elle s'apprête dès maintenant à détourner à son profit une partie du transit entre le nord-est de l'Asie et l'Europe, par la création d'une ligne maritime sur le Pacifique, venant desservir le chemin de fer transcontinental canadien, et correspondant avec les services existant déjà sur l'Atlantique.

Les Américains ont des lignes fonctionnant des deux côtés de l'Isthme ; l'Espagne va se trouver prochainement dans les mêmes conditions, grâce à l'initiative du marquis de Campo ; l'Angleterre, à son tour, va voir ses communications établies sur les deux Océans, en attendant que le Canal de Panama permette l'intercourse directe.

Au sujet de cette nouvelle organisation de services maritimes, nous trouvons dans la *Revue-Gazette Maritime et Commerciale* les renseignements suivants :

Dans la séance de la Chambre des Lords du 29 avril dernier, une question a été adressée au Gouvernement au sujet d'une proposition du Gouvernement canadien tendant à faire participer l'Angleterre dans une subvention sollicitée par la Compagnie du *Canadian Pacific Railway*.

Cette entreprise, qui établit la nouvelle jonction entre l'Atlantique et le Pacifique à travers le *Dominion* du Canada et la Colombie britannique, et qui cherche, naturellement, à détourner à son profit des lignes ferrées américaines une partie du transit existant entre le Nord-Est de l'Asie et l'Europe, demande que la communication par terre soit combinée avec un service maritime. C'est pour atteindre ce résultat, sans retard, qu'une subvention annuelle de 60,000 liv. st. (1,500,000 fr.) a été chiffrée par la Compagniedu Pacifique-Canadien. Grâce à ce subside, une ligne de vapeurs postaux bi-mensuels va fonctionner entre Vancouver-City (point terminus du chemin de fer sur le Pacifique), le Japon et Hong-Kong. Déjà, trois grands paquebots, achetés par le chemin de fer canadien pour desservir l'itinéraire projeté, sont en route de Liverpool pour Vancouver ; lorsqu'ils seront rendus à destination, la communication intercontinentale existera, en connexion avec les services maritimes en exploitation sur l'Atlantique....

Il ne paraît pas douteux que le léger sacrifice de la participation au subside demandée au cabinet britannique ne soit accordée, en raison des avantages actuels et d'avenir que présente cette participation au point de vue des intérêts « impériaux » de l'Angleterre. Au point de vue purement pratique, purement commercial, le jour où le Canal de Panama sera achevé — dans deux ou trois ans — la ligne principale de navigation anglaise par le nouveau passage sera toute prête, les deux flottes en exploitation dans chacun des deux Océans n'auront qu'à se joindre et à passer par le Bosphore américain sans rompre charge.

Notre confrère estime que la ligne ferrée du Pacifique-Canadien, incapable de desservir le grand trafic futur entre l'Asie orientale et l'Europe, aura une grande utilité en appelant la vie, la civilisation et la prospérité sur des territoires que le manque de communications laissait, jusqu'à présent, improductifs ; ces vastes régions, ainsi livrées au commerce, sont destinées, suivant lui, à être un jour de gros clients du Canal.

La Colombie britannique a 450 milles (725 kilomètres, de côtes, un climat exceptionnel, d'excellentes pêcheries, des bois magnifiques, un sol approprié à la culture de toutes les céréales, et elle a les seules bonnes mines de houille du Pacifique nord, sans compter l'or, qui se trouve à peu de profondeur.

Il y a donc là, dit la *Revue Gazette*, une source nouvelle de revenus, pour les actionnaires du Panama, dont on ne peut même encore aujourd'hui estimer l'importance, et que le Congrès international de 1879 ignorait, ou pour mieux dire, dont il ne tenait pas compte, lorsqu'il évaluait à sept millions et demi de tonnes le trafic des premières années. Cet avenir des possessions britanniques maintenant a pris rang parmi les champs d'exploitation les plus fructueux. Le chemin de fer canadien va permettre d'inaugurer l'exploitation de ces champs nouveaux, au grand avantage du Canal de Panama, vers lequel se dirigeront les produits.

Le rédacteur démontre, en effet, que le chemin de fer ne pourra soutenir la concurrence, lorsque le Canal interocéanique sera livré à l'exploitation ; que, le parcours total de Vancouver-City à Québec étant de 3,050 milles, soit 4,910 kilomètres en chiffres ronds, une tonne de marchandise coûtera à la Compagnie, pour être passée à travers le continent, 98 fr. 20, plus les deux transbordements, la manutention, etc., qu'on peut évaluer à 10 fr., soit 108 fr. par tonne, chiffre qui représente la dépense qu'entraînera le transit et non pas le tarif public, qui ne pourrait être moindre, dit-il, de 216 francs. Et notre confrère ajoute :

La taxe du transit du Canal de Panama étant fixée, par la loi de concession, à 15 fr. par tonne, l'économie au profit de la marchandise transitée par le Canal sera de 200 fr., si le tarif du chemin de fer est normal, et elle serait encore, cette économie, de 83 fr. par tonne si le chemin de fer, — ce qui est peu vraisemblable, — ne réclamait au commerce que « le remboursement strict de ses frais de traction. »

La conclusion à laquelle arrive le rédacteur de la *Revue Gazette* est que les promoteurs de la question de subvention n'ont d'autre but que de favoriser l'organisation et le fonctionnement, dans le plus bref délai possible, d'un transit sous pavillon anglais entre les deux océans, « afin que la grande ligne maritime anglaise, destinée à desservir ce trafic par le Canal de Panama, soit toute prête le jour de l'inauguration du Canal. »

NAVIGATION ENTRE L'EUROPE ET LE CHILI

Deux nouvelles lignes de steamers viennent de s'ajouter à celles qui unissaient les ports d'Europe à ceux du Chili.

L'une d'elles (Gulf-Line), qui a son siège à Glascow, doit expédier un navire chaque six semaines. Son fret de retour serait assuré par l'exploitation de gisements de manganèse, récemment découverts un peu au nord de Valparaiso.

La seconde (Hamburg Pacific Dampschif Linie), dont les départs mensuels auront lieu à Hambourg, avec escales à Anvers et au Havre, semble créée spécialement en vue de l'émigration.

Ces deux lignes ont déjà inauguré leur service.

ANVERS

et le Canal de Panama

Les statistiques sur le mouvement maritime du port d'Anvers en 1886 viennent d'être publiées. Le mouvement étant divisé par pays de provenance et de destination, il est facile d'évaluer le tonnage qui est susceptible de passer par le Canal de Panama, de ou pour ce port; il s'établit ainsi :

Pays de provenance ou de destination	Entrées et sorties réunies
Pérou	46.635 tonneaux
Bolivie	5.919 —
Chili	42.046 —
Australie	58.046 —

soit un total de 152,646 tonneaux. D'un autre côté, la navigation entre Anvers et les Etats-Unis s'est élevée à 1,029,037 tonneaux, et il convient de faire la part de la côte américaine du Pacifique, part que l'on peut évaluer au minimum à 100,000 tonneaux, en se basant sur ce que 961,590 hectolitres de blé de la Californie et de l'Orégon ont été expédiés à Anvers en 1886.

Nous nous trouvons donc en présence d'un total de 250,000 tonneaux, chiffre qui n'avait pas encore été déterminé antérieurement dans les prévisions de transit du Canal interocéanique.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION AU MEXIQUE

Les abonnés du *Bulletin* trouveront sans doute intéressants quelques chiffres que nous allons donner sur le mouvement maritime des ports mexicains; ils sont tirés du *Diario oficial*, organe du Gouvernement de la République américaine, et ils se rapportent à l'exercice fiscal 1884-85. Voici d'abord un tableau général:

	ENTRÉES		SORTIES		ENSEMBLE	
	Nav.	Tonn.	Nav.	Tonn.	Nav.	Tonn.
Vapeurs	1.600	1.734.462	1.616	1.739.109	3.216	3.473.571
Voiliers	2.910	260.633	2.848	248.911	5.758	509.544
Totaux	4.510	1.995.095	4.464	1.988.020	8.974	3.983.115

La navigation se subdivise en grande navigation (*de altura*) et navigation au cabotage.

A l'entrée, la grande navigation a fourni durant l'année que nous considérons 1.191 navires, jaugeant 955.444 tonneaux, et la navigation au cabotage 3.319 navires ou 1.039.651 tonneaux.

A la sortie, la grande navigation a contribué au mouvement général pour 1.164 bâtiments, avec 968.177 tonneaux, et le cabotage pour 3.300 bâtiments, avec 1.019.843 tonneaux.

Le mouvement de la navigation au cabotage dans les seuls ports du Pacifique se répartit de la façon suivante, entrées et sorties réunies :

	Navires	Tonneaux
Acapulco	194	220.612
Agiabampo	124	4.476
Altata	189	16.748
Bahia Magdalena	281	35.679
Cabo San Lucas	74	29.410
Guaymas	466	210.444
La Paz	434	102.561
Manzanillo	137	99.193
Mazatlan	855	309.348
Puerto Angel	58	60.160
Salina Cruz	50	61.194
San Blas	396	152.583
Soconusco	47	59.244
Todos Santos	218	36.621
Tonala	63	57.396
Topolobampo	179	3.926

Nous produisons maintenant les chiffres qui concernent le mouvement de la navigation *de altura* dans les mêmes ports :

	Navires	Tonneaux
Acapulco	145	218.421
Altata	5	1.313
Bahia Magdalena	25	16.243
Cabo San Lucas	22	14.509
Guaymas	36	26.429
La Paz	13	2.981
Manzanillo	63	76.537
Mazatlan	126	157.021
Puerto Angel	24	29.906
Salina Cruz	27	31.156
San Blas	12	4.927
Soconusco	27	35.887
Todos Santos	108	17.337
Tonala	44	31.528

Ces renseignements permettront d'apprécier l'importance actuelle du mouvement maritime de cette région et l'accroissement maritime qu'il prendra à un moment donné.

MOUVEMENT COMMERCIAL ET MARITIME

de San-Francisco en 1886.

Le consul d'Italie à San-Francisco vient d'adresser à son gouvernement un rapport sur le mouvement commercial et maritime de ce port en 1886. Nous analyserons rapidement les statistiques contenues dans ce document.

Le commerce d'importation et d'exportation par mer, y compris les métaux précieux, s'est élevé à

116,342,101 dollars (581,710,505 fr.); il se décompose comme suit : importations, 45,494,918 dollars (227,474,590 fr.); exportations, 70,847,183 dollars (354,235,915 fr.). Soit un excédent de 25,342,165 dollars (126,710,825 fr.). Défalcation faite des métaux précieux, on trouve pour le mouvement des marchandises proprement dit :

39,582,551 dollars (197,912,755 fr.) à l'importation; 40,201,727 dollars (201,008,635 fr.) à l'exportation. Si l'on compare ces chiffres avec ceux de 1885, on se trouve en présence d'une augmentation totale de 9,636,989 dollars (48,184,945 fr.) en faveur de 1886, imputable aux importations pour 5,538,104 dollars (27,690,520 fr.) et aux exportations pour 4,098,885 dollars (20,494,425 fr.), résultat qui peut être considéré comme satisfaisant, si l'on tient compte, en outre, de la stagnation des échanges, des difficultés de communication entre San-Francisco et les centres consommateurs européens.

Pendant l'année 1886, le mouvement maritime de San-Francisco s'est élevé à 1,824 navires, jaugeant ensemble 2,021,496 tonneaux, contre 1,608 navires et 1,778,851 tonneaux en 1885, soit une plus-value de 216 bâtiments et de 242,645 tonneaux pour l'année dernière.

Le tableau suivant donne le mouvement de navigation, par entrées et sorties, pour 1886 :

PAYS DE PROVENANCE ou de destination.	ENTRÉE		SORTIE	
	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.
Etats-Unis (Côte atlantique)*	33	59.808	9	11.657
Angleterre *	59	93.647	91	157.540
Australie	155	218.355	24	34.022
Chine	53	110.339	37	85.492
Panama	43	69.729	42	68.810
Colombie britannique *	160	193.619	142	170.748
Mexique *	37	16.296	40	17.270
Centre Amérique	2	396	3	1.404
Iles Havaï	199	92.133	137	62.836
Iles de la Société	20	6.990	23	6.357
France *	»	»	36	58.072
Iles des Navigateurs	1	165	6	1.700
Chili *	8	5.832	3	2.859
Calcutta	5	7.258	»	»
Allemagne *	2	1.788	2	1.891
Japon	9	11.937	»	»
Bombay	2	3.141	»	»
Pérou	3	1.503	»	»
Italie *	2	1.698	2	3.209
Asie russe	2	559	8	2.988
Iles du Pacifique	3	671	»	»
Urugay	2	2.694	»	»
Belgique *	5	6.555	8	13.617
Ecosse *	9	15.560	3	3 671
Pays de Galles *	38	60.841	»	»
Voyages non réguliers	16	3.074	»	»
De la pêche à la baleine	43	12.618	47	15.278
Iles Philippines	1	1.778	»	»
Iles Marshall	6	1.247	3	403
Equateur	4	657	2	314
Maurice	1	1.440	»	»
Nouvelle-Zélande	4	1.741	»	»
Abordages forcés	1	4.784	»	»
Des autres ports des Etats-Unis	2	1.579	12	17.968
Irlande *	»	»	183	260 800
Gibraltar *	»	»	5	6.028
Ile de Saint-Domingue *	»	»	1	1.265
Afrique australe	»	»	4	3.727
Divers	»	»	21	1.338
Totaux	930	1.010.232	894	1.011.264

Il ressort de l'examen de ces chiffres que le tonnage attribuable au transit du Canal de Panama s'est élevé à 1,170,000 tonneaux environ, en 1886, si l'on additionne le tonnage des pays marqués d'une astérisque et qui rentrent dans la sphère d'attraction de la voie interocéanique future.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Août 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants du mois d'août 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim				
Colon	20° 8	34° 4	27° 2	83 8	310mm 0	23
Gamboa	20 4	33 5	26 4	84 0	416 6	22
Naos	20 8	35 3	27 6	84 8	149 9	23
Totaux	62 0	103 2	81 2	252 6	876 5	68
Moyennes	20 7	34 4	27 1	84 2	292 2	23

Par rapport au mois de juillet, la température a peu varié, non seulement la moyenne générale de l'Isthme, qui est absolument la même qu'en juillet, mais aussi la moyenne particulière de chaque station. C'est tout à fait à la fin du mois que le soleil passait au zénith de l'Isthme à midi, et que, par conséquent l'afflux de chaleur, à cette heure, atteignait l'un de ses deux maxima annuels, l'autre ayant eu lieu vers le 12 avril; mais entre ces deux époques, la température moyenne est restée à peu près constamment à son maximum annuel, étant influencée plutôt par des causes particulières, telles que le vent et la pluie, que par la position astronomique dn soleil, de laquelle résulte en effet une hauteur au-dessus de l'horizon, à midi, s'éloignant fort peu de son maximum, l'angle droit. Les maxima de température sont encore plus élevés à Naos que dans les deux autres stations, mais les minima sont à peu près les mêmes dans les trois stations.

La température de l'eau de la mer a un peu augmenté à Colon, un peu baissé à Naos; la température est de 26° à Colon, 23° 6 à Naos; la différence est un peu forte pour la saison, car elle n'est d'habitude, à cette époque, que de 1° à 2°, parfois même de moins de 1°.

L'humidité générale a un peu diminué, tandis que la quantité générale de pluie a un peu augmenté. Il y a eu surtout une augmentation sensible de pluie à Gamboa, qui a plus que compensé la diminution constatée à Naos. A Gamboa, une chute d'eau qu'on peut qualifier d'extraordinaire, s'est produite le 21 août; entre 1 heure 20m et 3 heures du soir, il est tombé 138 mm 2 d'eau. Il faudrait certainement remonter à plusieurs années pour trouver dans l'Isthme

une pluie analogue, soit 1mm 6 d'eau par minute et pendant cent minutes.

Mais cette pluie a été toute locale, car le Chagres n'a éprouvé que des oscillations insignifiantes dans les journées des 21 et 22, et le 23, entre 1 heure et 5 heures du matin, il a monté d'environ 1m 20 pour redescendre tout de suite après. Aucune de ses nombreuses oscillations du mois n'a été tant soit peu remarquable, et c'est à peine s'il y a 2m de différence entre le plus haut et le plus bas de ses niveaux.

Le régime du vent ne présente rien de particulier. A Gamboa, les calmes sont toujours très fréquents et l'intensité du vent est constamment faible. A Colon, la direction est très variable, et la brise de mer, pendant le jour, présente une certaine force avec une direction un peu fréquente venant de la région Sud. A Naos, le vent est généralement plus fort qu'à Colon et il affecte principalement les deux directions diamétralement opposées, Nord-Ouest et Sud-Est, surtout celle-ci vers le milieu de la journée.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon..................	—0m 12	0m 38	0m 46
Naos..................	0 18	5 93	6 07

Ces mouvements, à Colon, ont leur petite amplitude habituelle ; à Naos, ils sont sensiblement plus forts qu'en juillet, ce qui s'explique par l'approche de l'équinoxe, et ils ont eu lieu le 3, soit, comme en juillet, quatre jours après la nouvelle lune.

LES OUVRIERS CHINOIS DANS L'ISTHME

Nous avons mentionné, plus haut, les mesures prises en ce moment pour amener sur les chantiers une nouvelle catégorie de travailleurs, mesures ayant déjà reçu, disions-nous, un commencement d'exécution.

Le *Star and Herald* de Panama du 5 mai, arrivé par le dernier courrier de l'isthme, signale, en effet, le débarquement de 563 Chinois à Panama. Ces ouvriers sont venus directement de Chine par le paquebot *City of Pekin*, allant de Hong-Kong à San Francisco, et ils ont été transbordés sur le *Colima*, qui les a amenés à destination.

Ils avaient tous, dit le journal Colombien, l'air vigoureux et dispos qui est propre aux fils du Céleste-Empire.

Ils seront certainement d'une grande utilité pour les travaux du Canal.

Le Chinois est l'homme le plus sobre et le plus travailleur qu'il y ait au monde, s'il est bien dirigé.

Le rédacteur du *Star and Herald* raconte qu'un des chefs de ces ouvriers était déjà venu dans l'Isthme il y a une vingtaine d'années pour travailler au *Panama Rail Road*, et était rentré chez lui avec une petite fortune. Il revient prendre part aux travaux du Canal et ne veut retourner en Chine que dans deux ans.

Ces ouvriers, ajoute notre confrère, viennent ici à titre d'essai et nous ne voyons pas pourquoi cet essai ne réussirait pas au point de vue des travaux du canal. Ces hommes, bien bâtis et travailleurs, rendront sûrement au canal les mêmes services qu'ils ont rendus à la construction des chemins de fer du Pacifique.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 16 au 31 Mai 1887.

Opp. 640. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations nouvelles provisoires n° 925 pour deux obligations.

Opp. 641. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 447,198.

Opp. 642. — Sur sept obligations nouvelles définitives. nos 245,503, 245,522, 245,560, 245,561, 245,597, 245,879 et 245,880.

Opp. 643. — Sur neuf obligations nouvelles au porteur, nos 421,077 à 421,085.

Opp. 644. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 306,348.

Opp. 645. — Sur cinq obligations nouvelles provisoires non libérées, nos 64,868 à 64,872.

Opp. 646. — Sur quatre obligations nouvelles au porteur, nos 98,537 à 98,540.

Opp. 647. — Sur huit obligations 5 0/0 au porteur, nos 85,584 à 85,591.

Sur quatre obligations nouvelles au porteur, nos 423,198 à 423,201.

Erratum. — Opp. 567 : Lire 302,491 au lieu de 302,492.

MAINLEVÉES

Signifiées du 16 au 31 Mai 1887.

Opp. 316. — Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 92,755 et 574,010.

Opp. 473. — Sur quatre obligations 3 0/0 au porteur, nos 294,741 à 294,743 et 294,762.

Opp. 566. — Sur deux obligations nouvelles provisoires au porteur non libérées, nos 222,106 et 222,107.

Opp. 580. — Sur deux actions au porteur, nos 201,307 et 381,242.

Opp. 598. — Sur vingt-deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 57,573, 104,537 à 104,540, 364,998 et 364,999, 403,126 à 403,129, 415,012 à 415,014 et 437,542 à 437,548.

Opp. 606. — Mainlevée partielle sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 306,346.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Les vues photographiques, prises le long du tracé du Canal Interocéanique, sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 31 MAI 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouissance 1er avril	TOUT PAYÉ TITRES DÉFINITIFS Jouissance 15 mai 1887
16 MAI	403.75 405 402.50 401.25 400 401,25	en liq. : 401.25 au 31 : 400	346.25 345	205 204	257 256.75 256.50 256.25 256 256.50 256.75	460 458
17	402.50 401.25 400 401.25	en liq. : ... au 31 : 400	3346.25 375 347.50 345	205 204	257 256.75 257,50	458 457 456
18	400 401.25 402.50 401,25	en liq. : ... au 31 : 400	347.50 348 349 350	205 204	257 257.50	457 456
19	»	»	»	»	»	»
20	402.50 403.75 405 402 402.50 401 25 402.50 401.25	en liq. : ... au 31 : 402.50	348 348.50 349 348	204 205	256 256.25 255.50 255.25 255	457 456 455 457
21	401.25 402,50 403.75	en liq. : ... au31 : 401.25	348 349	205	255	456 455 457 455 454.75
22	»	»	»	»	»	»
23	402.50 403 75	en liq. : ... au 31, 403.75	348 348.50	205 204	252 256	456 455 454 456
24	402.50 401,25 402,50 403.75	en liq. : ... au 31, 401.25	348.50 349.50 348.50 348 348.50	205 204	256 257	456 456.50 457 456 456 25 456.50 456 456.50
25	405 403.75 405	en liq. : ... au 31, 401.25	348.50 349 350 349 350	205 204 205	256 258 257.50	457 457.25 457.50 458 457,50 457 457,50
26	403.75 402.50 403.75	en liq. : .. au 31, 403,75	348,50 350	204 205	258 257.75 258	457 456.25 457.50 457,25 458
27	402.50 403.75 405 403.75 402.50	en liq. . ... au 31, 402.50	350	204	258 257	457 50 457.75 458 457.50 458 458.25 458.50
28	402.50 403.75	en liq. : ... au 31, 403.75	349.50 350 349 350	204.50 204.75 204,25	257.50 258	57.50 457 75 458 458.25 458.50
29	»	»	»	»	»	»
30	»	»	»	»	»	»
31	402.50 403.75	en liq. : ... au 31, 403.75	350	204.25 204.75 205	258 257.75 257.50	458.50 458.75 459 459.50 458.50 458 75 459

8e Année. — Numéro 188. Jeudi 16 Juin 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 21 Juillet 1887

CONVOCATION

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire convoquée pour le 18 juin courant est remise au 21 *Juillet* prochain, à *trois heures* de relevée, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain.

Aux termes des statuts, les membres présents à la deuxième assemblée délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions qu'ils représentent, mais ils ne peuvent délibérer que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour le 18 juin seront valables pour le 21 juillet et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 15 juillet.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

Banque de France;
Syndicat des agents de change de Paris;
Comptoir d'escompte ;
Crédit foncier ;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais ;
Société de dépots et de comptes courants;
Société générale.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

OBLIGATIONS NOUVELLES

CINQUIÈME TIRAGE. — 15 JUIN 1887.
1,000 OBLIGATIONS.

Le cinquième tirage des Obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéa-

nique de Panama a eu lieu le mercredi 15 juin 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

117	21.484	46.521	75.358	97.768
336	21.699	46.724	75.369	98.401
612	22.127	47.233	75.519	98.614
620	22.167	47.369	77.155	98.945
771	22.649	47.949	78.254	99.565
904	22.669	47.989	78.348	99.586
1.122	22.701	48.299	78.424	101.715
1.515	23.051	49.468	78.566	102.295
1.770	23.128	49.691	78.613	102.351
1.999	23.240	50.462	78.976	103.084
2.248	23.617	50.797	79.230	103.552
2.519	23.787	50.949	79.320	103.890
2.534	23.834	51.133	79.839	104.699
2.662	23.971	51.152	80.217	104.717
3.554	24.159	52.051	81.088	106.693
3.641	24.742	52.239	81.872	107.076
4.380	25.508	52.573	82.243	107.245
4.580	25.848	53.198	83.528	107.257
4.789	26.300	53.776	83.915	108.097
5.271	26.722	54.605	84.811	108.188
5.370	27.179	54.612	85.161	108.674
5.659	27.191	56.111	85.682	108.810
5.660	27.283	56.288	86.338	109.406
6.319	27.292	57.166	86.530	109.528
6.326	28.553	57.388	86.746	110.066
6.592	28.554	57.670	86.965	110.201
6.787	28.919	58.254	87.111	110.306
8.452	30.043	58.843	87.168	111.631
9.380	30.081	58.966	87.593	111.992
9.879	30.198	58.979	88.138	112.044
9.940	31.018	59.019	88.559	112.378
10.029	31.561	59.646	89.840	112.480
10.067	32.435	59.741	89.971	112.695
10.077	32.672	60.975	90.259	113.115
10.400	32.854	60.999	90.323	114.658
10.612	33.761	61.860	91.003	114.759
12.116	34.198	62.201	91.082	116.067
12.550	34.851	64.009	91.411	116.090
12.766	35.259	64.797	91.479	116.155
12.801	35.395	64.979	91.847	116.607
12.828	37.486	64.980	91.861	116.736
13.355	38.549	66.126	92.301	118.484
13.742	38.690	66.172	92.319	118.485
14.105	39.119	67.288	92.497	118.649
14.353	40.525	67.427	92.954	119.024
14.361	42.174	67.672	93.083	119.684
14.401	43.421	68.390	93.292	120.207
14.898	43.765	68.675	93.363	120.471
15.515	43.782	69.123	93.558	121.808
15.817	43.915	70.808	94.022	122.700
16.999	44.093	70.921	94.270	123.168
18.014	44.223	71.341	94.586	123.208
18.316	44.596	71.938	94.805	123.777
20.052	45.663	73.089	95.197	124.302
21.245	45.883	73.345	95.250	124.817
21.379	46.244	73.404	95.581	125.278
21.469	46.374	73.672	97.332	125.305

125.776	148.698	185.619	214.043	241.082
125.992	148.910	185.781	214.159	241.275
126.003	149.147	186.266	215.427	241.344
126.221	149.225	186.988	215.428	242.009
126.498	150.571	187.085	216.798	242.091
126.509	151.095	187.119	217.023	242.430
126.908	151.512	187.448	217.359	242.969
127.949	151.716	187.765	217.668	243.018
128.060	151.993	188.864	217.813	243.269
128.265	152.490	189.931	218.123	244.682
128.327	152.929	190.342	218.397	244.908
128.588	153.175	190.599	218.757	244.927
128.703	153.454	190.923	219.120	245.189
129.169	154.375	191.478	219.194	245.679
129.512	155.494	191.946	219.374	245.801
129.941	156.456	192.936	220.238	246.585
130.371	156.459	193.456	220.268	246.652
130.483	156.921	193.656	221.232	246.960
130.850	157.146	194.009	221.904	247.878
131.085	158.221	194.020	222.394	248.659
131.310	158.350	194.271	222.912	249.450
131.568	158.471	195.056	223.048	249.469
132.116	158.590	195.517	223.956	250.101
134.787	159.038	195.645	224.288	250.359
134.911	159.956	196.425	224.917	251.518
135.054	160.535	196.614	225.041	251.562
135.486	161.972	196.638	225.117	252.645
135.492	163.351	197.466	226.229	252.993
135.661	163.920	197.797	226.279	253.575
135.697	163.973	197.840	226.420	253.627
136.084	163.981	197.916	227.091	253.690
136.163	165.420	197.929	227.418	253.709
136.559	165.435	198.075	227.507	253.964
137.002	166.792	198.711	227.517	255.437
137.515	166.931	199.218	228.805	255.884
137.882	167.054	199.910	229.570	256.900
138.375	167.217	200.811	229.800	257.235
138.377	167.363	201.476	229.998	257.262
138.379	168.017	201.750	230.023	257.465
138.519	169.041	202.879	230.822	257.693
139.074	171.987	202.926	231.272	258.002
139.258	172.401	203.101	231.532	260.132
139.345	173.002	203.116	232.012	261.042
139.586	173.157	203.164	232.055	261.334
140.353	173.514	203.814	232.099	261.709
141.091	173.640	204.057	232.287	261.828
141.164	174.901	204.980	232.706	263.032
141.640	176.941	205.151	232.810	263.039
141.807	178.876	205.588	234.098	263.086
141.878	178.946	206.168	234.717	263.089
142.548	179.337	206.196	235.217	263.116
143.391	179.487	206.368	236.558	263.616
143.522	179.890	207.271	236.937	263.679
144.247	179.989	207.688	237.088	263.963
144.331	180.000	207.756	237.243	264.210
144.915	181.022	208.543	237.270	264.730
145.076	181.577	209.003	237.431	266.185
145.531	181.717	209.877	237.502	266.262
145.907	181.839	210.368	238.191	266.859
147.396	182.618	210.576	238.827	267.588
147.852	183.553	210.920	239.308	267.723
147.913	183.719	211.978	239.345	267.829
148.242	183.757	212.110	239.775	268.163
148.404	183.912	212.534	240.049	268.265

269.922	298.654	332.911	362.828	388.052
270.459	298.889	335.090	362.986	388.412
271.748	299.222	335.416	363.053	388.561
272.155	299.692	336.095	363.256	389.161
272.575	300.126	336.547	363.574	389.440
272.790	300.937	337.228	363.722	389.796
274.434	301.318	337.578	363.781	391.688
274.723	301.505	338.020	364.392	392.005
274.843	302.405	338.096	364.559	392.139
275.147	303.872	338.116	365.852	392.200
275.982	304.758	338.226	367.534	392.981
276.067	304.918	340.160	368.163	393.326
276.083	304.978	340.527	368.194	394.081
276.358	305.999	340.540	368.483	394.501
277.404	306.394	340.543	368.573	394.659
277.614	306.889	340.777	369.041	395.343
277.971	306.932	341.150	369.184	396.143
278.188	307.018	341.540	369.327	396.145
278.449	308.094	343.220	369.604	396.165
278.648	308.197	343.287	369.942	397.081
279.164	308.537	343.295	370.698	397.897
279.270	309.085	344.714	371.199	398.759
279.345	309.186	345.458	371.341	399.190
279.662	309.375	347.086	371.432	400.177
279.949	309.545	347.191	372.185	400.401
280.482	309.695	347.875	373.430	400.663
280.514	310.942	348.811	373.437	401.075
281.196	311.051	348.978	373.974	401.804
282.071	311.491	349.042	374.155	402.222
283.708	311.844	349.320	374.489	402.255
284.999	312.836	349.332	375.255	402.503
285.536	313.817	350.009	375.442	404.467
285.671	313.976	350.288	375 581	404.576
286.484	314.151	350.393	375.606	404.734
286.571	314.400	350.399	376.117	405.418
286.943	314.488	350.648	377.157	406.102
288.005	315.150	350.737	377.451	407.565
288.936	315.959	351.134	377.533	409.363
289.158	316.698	351.215	378.078	410.3[illegible]6
289.286	318.774	351.489	378.485	410.675
289.630	318.830	352.086	378.590	411.305
289.657	319.115	352.907	379.972	411.761
290.268	319.772	353.442	380.415	412.033
290 669	321.686	353.458	380.472	412.723
292.055	321.799	353.917	380.976	412.820
292.328	321.882	354.197	381.082	413.238
292.396	322.868	354.262	381.219	413.253
292.413	323.118	354.887	381.307	413.849
293.493	323.192	355.040	381.629	414.382
293.803	323.798	355.592	382.332	415.102
294.631	324.125	357.553	382.987	415.370
295.881	324.877	357.887	382.990	415.413
295.988	327.309	358.919	383.091	415.906
296.111	327.482	359.182	383.313	416.001
296.615	328.185	359.499	383.584	416.151
296.850	329.402	359.933	383.854	417.349
296.979	329.986	359.986	383.995	418.096
297.371	330.542	360.340	384.087	418.769
297.461	330.945	360.681	384.345	419.413
297.569	331.215	360.693	384.684	419.546
297.523	331.853	361.452	385.039	421.169
298.071	331.871	361.960	386.549	421.710
298.200	332.198	362.530	386.810	422.130
298.485	332.320	362.735	386.951	423.271

424.048	433.398	440.454	445.550	452.304
424.602	433.460	440.993	446.205	452.913
424.848	433.928	441.096	447.056	453.293
426.346	434.249	441.384	447.059	454.599
427.898	434.427	441.554	448.199	455.324
427.989	434.687	441.730	448.218	455.771
428.148	434.899	441.870	448.283	456.115
428.487	435.509	442.979	448.290	456.258
428.746	435.588	443.318	448.927	456.540
429.022	435.835	443.702	449.646	456.549
430.869	437.094	443.891	449.910	456.681
431.294	437.319	444.309	450.383	457.655
432.456	438.396	444.507	450.512	457.675
432.863	438.607	445.017	451.077	458.115
433.283	439.756	445.364	451.228	458.756

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 15 juillet 1887, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin nº 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

NEUVIÈME TIRAGE. — 15 JUIN 1887
192 OBLIGATIONS

Le neuvième tirage des Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mercredi 15 juin 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, nº 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 192 Obligations comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

73.126	à	73.150	25
76.876	à	76.900	25
86.576	à	86.600	25
109.851	à	109.875	25
111.651	à	111.667	17
149.701	à	149.725	25
188.226	à	188.250	25
195.926	à	195.950	25
			192

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 15 juillet 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, nº 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

Numéros des titres sortis aux tirages précédents et non présentés au remboursement.

22.426 — 22.427 — 22.428 — 22.429 — 22.430 — 22.431 — 22.432 — 22.433 — 22.434 — 22.435 — 22.436 — 22,437 — 22.438 — 22.439 — 22.440 —

22.441 — 22.442 — 22.443 — 22.444 — 22.445 — 22.446 — 22.447 — 22.448 — 22.449 — 22.450 — 29.389 — 29.400 — 41.367 — 80.759 — 170.589 — 170.590 — 170.599 — 235.185 — 243.960

Paiement du 10e coupon.

Les porteurs d'obligations 5 0/0 de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 10, échéant le 15 juillet 1887, sera payé, à partir du vendredi 15 juillet 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de :

11 fr. 768, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

ACTIONS

Payement du 13e coupon

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 13 (de 12 fr. 50), échéant le 1er juillet 1887, sera payé à partir du vendredi 1er juillet, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

11 fr. 975, *impôts déduits*, par action nominative.

Et de :

11 fr. 546, *impôts déduits*, par action au porteur.

Les coupons sont payés également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

LE CUBE DE MAI

Une dépêche de Panama a fait connaître à l'administration de la Compagnie que le cube de mai était de onze cent soixante-sept mille mètres.

Une seconde dépêche nous permet d'en donner le détail :

Colon	62.000
Gatun	267.000
Bohio Soldado	23.000
Tavernilla	70.000
San Pablo	21.000
Gorgona	53.000
Matachin	18.000
Obispo	32.000
Emperador	46.000
Culebra	122.000
Paraiso	30.000
Corozal	8.000
La Boca	138.000
	890.000
Dérivations	255.000
Accessoires	22.000
Total	1.167.000

Le cube extrait à la Culebra est le plus élevé qui ait été encore obtenu. Nous croyons intéressant de donner le tableau détaillé du cube extrait sur ce chantier pendant les neuf derniers mois :

Septembre 1886	13.000
Octobre	16.000
Novembre	21.000
Décembre	20.000
Janvier 1887	44.000
Février	101.000
Mars	80.000
Avril	84.000
Mai	122.000

Il y a diminution au contraire pour les chantiers d'Emperador et d'Obispo; la Société de Travaux publics et constructions a eu à souffrir d'un nombre insuffisant d'ouvriers.

Nous avons déjà signalé à nos lecteurs l'importance de cette question des ouvriers et en même temps nous avons dit que les entrepreneurs, appuyés par la Compagnie, s'occupaient activement de lui donner une prompte solution.

Les négociations engagées à cet effet ont été énergiquement conduites et sont sur le point d'aboutir, de telle sorte que le recrutement des ouvriers, en nombre considérable, et pour une longue période, serait assuré prochainement.

LES TRAVAUX

Nous résumons ci-après les rapports reçus par l'administration de la Compagnie sur la marche des travaux pendant le mois de mars 1887 :

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *Comte de Lesseps* a continué à approfondir le chenal d'arrivée à la Dérivation de Gatun à la mer ; elle avait avancé de 400 mètres et se trouvait au kil. 0.040 de la Dérivation,

où l'on procédait à la remise en place des couloirs de l'appareil pour ses travaux ultérieurs.

Entreprise *Jacob.* — La drague A 1, dont les réparations étaient poussées avec rapidité à Folk's River, devait être prochainement en état de reprendre sa marche. La construction du wharf n° 12 étant ajournée, la drague E 1 a été placée au kil. 1.100 du Canal pour travailler à l'approfondissement jusqu'à 5 m. 50. — La drague D 1 a poursuivi les dragages entre les kil. 3.580 et 4.040.

On a pressé les dérochements à sec au Mindi, afin de préparer le terrain pour la drague D 1 ; il a été percé à la barre à mine 700 forages environ, variant de 5 à 7 mètres de profondeur. — Les terrassements de la déviation du Panama Rail Road sont entièrement terminés. — On procédait aux études et aux sondages pour l'établissement d'un pont au Mindi sur la Dérivation de Gatun à la mer.

La carrière de Bohio a fourni 52 cars de pierres, et celle de Monkey Hill, 136 wagons de terre et 500 wagons de pierres.

L'escalier et le plan incliné, pour descendre dans la forme du bassin de radoub, étaient achevés, ainsi que la surélévation des bajoyers. La pose des portes était commencée.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — La drague *N. Appleton* a poursuivi sa tâche dans la dérivation de Gatuncillo. — La drague *M. A. Slaven*, après avoir fait ses redragages dans cette partie, a été placée dans l'axe du Canal au kil. 12.300, pour élargissement et approfondissement. — La drague *H. B. Slaven*, ramenée dans la Dérivation de Gatun à la mer au kil. 0.650, a dû « interrompre sa marche à cause du mauvais « état de ses chaudières, et entrer en réparations. » — La drague *City of New-York*, échouée au kil. 17.740, a été renflouée au moyen d'un batardeau construit derrière elle par la drague *J. Dingler*. Ce dernier appareil a ensuite repris sa position au kil. 14.790, pour travailler à l'approfondissement ; il a redragué sur une longueur de 960 mètres en allant vers Gatun. — La marche de la drague *City of Paris* a été ralentie par les bancs de sable et les troncs d'arbres dont il a fallu débarrasser le lit du Chagres. Du kil. 18, elle draguait en remontant vers Bohio.

Entreprise *Jacob.* — Au départ du courrier, la drague E 2 ne devait pas tarder à rentrer en fonctionnement, ses réparations étant presque achevées. — La drague E 3, après avoir travaillé dans la dérivation de Gatun à la mer, a été mise au chantier du Mindi (côté Gatun).

Bohio-Soldado

L'emploi du gros matériel sur la plupart des chantiers a fourni, en mars, un rendement supérieur à celui de février. Une nouvelle attaque à la cote 5, côté de Panama, allait être établie à bref délai. La partie de la Dérivation (rive gauche), côté de Panama, comprise entre le kil. 1.500 et l'extrémité, était terminée et les talus étaient presque entièrement dressés.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Le rapport constate que, sauf quelques dispositions à modifier dans l'exploitation des excavateurs par les sous-traitants, les résultats de mars sont satisfaisants, et d'ailleurs supérieurs à ceux de février.

Le montage des dragues du kil. 29, ajoute le document officiel, est poussé avec beaucoup d'activité. Vu l'état d'avancement de ces travaux, il y a lieu d'espérer que la drague déjà lancée pourra être mise en service au commencement de mai. Quant à la seconde, les tôles sont rivées jusqu'à la ligne de flottaison et le lancement pourra également avoir lieu à la même époque

L'ingénieur signale la nécessité, pour les entrepreneurs, d'augmenter, sur toute l'étendue de leurs chantiers, du kil. 26 au kil. 44, le nombre des ouvriers « qui est actuellement insuffisant par rapport « au matériel disponible ».

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Le chantier du Canal est en pleine réorganisation ; on prévoit pour les mois prochains des résultats progressifs. — Une attaque nouvelle a été installée à la Dérivation de l'Obispo (rive droite), portant à huit le nombre actuel des attaques dans cette partie.

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Canal proprement dit : Travail très animé sur les chantiers, du kil. 37.440 au kil. 38.600. La production a plus que doublé en mars par rapport à février. Le rapport signale que « les dispositions « prises font espérer de nouvelles augmentations » ; la marche du chantier de la Petite Boucle indique aussi « une progression légère et graduelle chaque « jour ». — Dérivations : — Le travail était bien conduit à Mameï ; à la Petite Boucle, les nouveaux sous-traitants semblent vouloir donner une vive impulsion à ce chantier. — La Dérivation du Panama Rail Road à Mameï était poussée avec vigueur. — Un premier essai du lancement de la drague montée au kil. 41 n'avait pas réussi : cette opération allait être recommencée en perfectionnant le barrage qu'il avait fallu établir. Le montage de la seconde cale et de la seconde drague était poursuivi sans interruption.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie.* — Le rendement des chantiers du Canal, en mars, est considéré comme « satisfaisant » Entre les kil. 43 et 43,800, les travaux s'exécutent au moyen de 6 attaques au petit matériel et de 3 au gros matériel. L'ingénieur constate que les opérations pourraient être poussées avec plus d'énergie, étant donné que « le cube produit pendant la première

« décade est presque le triple du total obtenu pour « le reste du mois ». — Les Dérivations de Carga Plata et de Carabali accusent une augmentation sérieuse, mais on pourrait obtenir mieux encore, « si l'entreprise redoublait d'efforts, et surtout « utilisait tout le matériel que la Compagnie a « mis à sa disposition ».

Obispo

Entreprise *Société de travaux publics et de constructions.* — Le cube excavé sur le chantier de Santa Cruz continue à être supérieur à celui des mois précédents, mais il n'a pas encore atteint tout le développement possible, la réorganisation du travail n'étant pas encore terminée et trois excavateurs « étant restés dans l'inaction ». Du kil. 44 au kil. 44.800 il existe 3 attaques au grand matériel : les voies sont établies à la cote 15 et dérasent l'étage de la cote 19 situé sur le côté droit du Canal. Une autre attaque est exploitée au Decauville, entre les kil. 44,800 et 44,940 ; elle se profile à la cote 12 sur le côté droit du Canal. — Le rapport donne les renseignements spéciaux ci-après sur la marche des opérations entre les kil. 45 et 45,850 :

Ce chantier n'a pas encore franchi la période de réorganisation mais, néanmoins, celle-ci est suffisamment avancée pour qu'on puisse, par ce qui a été réalisé jusqu'ici, bien augurer de ce chantier qui est en passe de devenir l'un des plus importants de la Société.

Pendant le mois, on a procédé au montage de sept grues qui rendent des services appréciés en permettant le chargement direct des blocs, qu'il y a quelques jours à peine on était dans l'obligation de diviser à l'aide de pétards pour leur enlèvement à bras d'hommes.

Un nouveau chantier a été ouvert à la cote 15, ce qui représente une puissante attaque ajoutée aux précédentes. Elle a 5 mètres de hauteur et est desservie par deux grues pour l'enlèvement des caisses de déblais. Presque partout le Decauville a fait place au grand matériel.

Un pont provisoire en charpente a été jeté sur le Chagres vers le kil 45 en attendant la pose du pont définitif. Les culées de celui-ci sont prêtes à recevoir les fondations sur lesquelles seront placées les palées métalliques. — Deux voies parallèles à 3 ou 400 mètres de distance, devant servir au transport des déblais rocheux du Cerro Corosita, aboutissent au barrage de Gamboa, l'une est établie à la cote 25, l'autre à la cote 45.

A la Corosita, les travaux suivent leur cours normal. La distance qui sépare les étages de la cote 40 situés de part et d'autre du cerro n'excédant pas 120 mètres, il ne reste à accomplir « qu'un « effort relativement faible pour percer la cunette « et souder les voies au grand matériel ». Une cunette dont le plafond se profile à la cote 27 est ouverte entre les kil. 46.500 et 46.700. — L'étang de Haut-Obispo était complètement épuisé et rien ne gênait plus les travaux de la cunette ouverte vers le kil. 47.200. — Le dérasement de la plateforme entre les cotes 27 et 30 jusque vers le kil. 48 s'effectue au Decauville. — Entre les kil. 48 et 49 les progrès s'accentuent. Le rendement moyen par homme et par jour s'est élevé à 5 m. 50 en mars. — A Las Cascadas, les deux attaques au grand matériel ont seules fonctionné. Deux perforatrices installées à l'élargissement du Canal (côté gauche) facilitent notablement l'extraction. L'arrêt temporaire des attaques des cotes 42 et 43 ne peut être attribué qu' « au manque « d'ouvriers, car 95 grands wagons étaient restés « inoccupés ». L'ingénieur appelle l'attention sur la nécessité de compléter les effectifs sur ce point. — On prépare l'installation d'une bâche au dessus du Canal pour donner écoulement aux eaux de l'Obispo. Le fond de la fouille, qui a 95 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur et 1 m. 50 de profondeur, est nivelé à la cote 41.30 environ. Les matériaux sont à pied d'œuvre.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et de Constructions.* — Au chantier des Petites Chutes, l'attaque au grand matériel a été desservie par 2 excavateurs, trois locomotives et 70 wagons. — Au chantier de la Cunette, les trois attaques au grand matériel disposaient de 5 locomotives, 80 wagons en fer, 224 en bois et 129 wagonnets. Le Decauville employé au Cerro Lapita avait fini sa tâche le 11 mars. — Au Cerro Emperador, 4 locomotives, 172 wagons en fer et 18 en bois ont été employés pour les deux attaques. — Le chantier du Lirio est exploité par 6 excavateurs, 10 locomotives, 116 wagons en fer, 66 en bois et 88 wagonnets. — Plusieurs voies d'attaque ou de décharge ont été posées sur ces différents chantiers dans le courant du mois.

Le rapport de l'ingénieur de la division conclut par les observations suivantes concernant les sections d'Obispo et d'Emperador :

Il faut espérer qu'avec les moyens nouveaux dont vont disposer les entrepreneurs, le cube excavé augmentera rapidement, et que le recrutement des ouvriers permettra de développer les attaques suivant le plan assurément bien conçu du directeur de la Société.

La Société de Travaux publics vient de recevoir un certain nombre d'Africains. Ces ouvriers robustes ne sont pas encore habitués à nos travaux de terrassement, mais ils se feront vite. Ils sont dociles et obéissent à leurs chefs.

Le matériel nouveau se monte aussi rapidement que le permettent les moyens dont on dispose dans l'isthme. Nous avons déjà sur chantier un certain nombre de grues et de wagons de terrassements ; les grues rendront de très bons services dans les terrains rocheux.

La Société a adopté un programme pour l'organisation de ses chantiers; les résultats qu'elle se propose d'obtenir ne pourront être constatés que lorsque l'organisation sera suffisamment avancée pour permettre un développement considérable des fronts d'attaque.

La question du recrutement des ouvriers a une grande importance et c'est là que doivent tendre tous les efforts.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie.* — L'amélioration et le développement des attaques se poursuivent en vue d'obtenir un rendement croissant. Au chantier n° 1, une deuxième estacade a été commencée à la cote 65, dans la plaine du Lirio,

pour augmenter les moyens d'évacuation des déblais. Au chantier n° 3, un nouvel excavateur type Boulet, a été mis en marche pour le creusement de la cunette de la cote 85 ; une seconde estacade est en construction à cette cote dans la plaine du Lirio pour assurer complètement le dégagement de ce chantier. Le front d'attaque de l'excavateur en fonctionnement au chantier n° 4 va être allongé à l'aide d'un autre excavateur. On s'occupe activement de doubler l'évacuation possible des chantiers 4 et 5 par la voie de décharge contournant le Cerro Cucaracha en établissant une estacade très importante sur la vallée qui s'étend entre ce cerro et le Panama Rail Road. La pose de la voie au chantier n° 6 est assez avancée pour que l'excavateur, qui doit y être installé, puisse être mis en marche dans le courant d'avril. Toutes les voies de décharge du chantier n° 7 vers Paraiso sont terminées ; l'excavateur monté sur ce point devait entrer en service dans quelques jours. Une aiguille a été posée pour rendre complètement indépendants les deux excavateurs du chantier n° 9 ; cette modification évitera des pertes de temps considérables. Un nouvel excavateur a été mis en fonctionnement le 18 mars sur le chantier n° 11. Le gros matériel ne pouvant pas être employé sur le chantier n° 12, le matériel Decauville enlève la partie supérieure du talus dont le pied est attaqué par les excavateurs du chantier n° 11. — L'entreprise a commencé le fonçage de sept puits pour l'exploitation par galeries : la moyenne du fonçage est de 9 m. 80 environ. Les cotes 65, 75 et 78 comptent chacune un de ces puits ; la cote 85 en a quatre.

Le rapport complète ces renseignements par les observations suivantes :

En réalité, la progression obtenue en mars est plus importante qu'elle ne le paraît, étant donné que le mois comptait trois journées de moins que le précédent (1).

Elle ne donne, d'ailleurs, pas une idée exacte de l'avancement du travail. L'examen des chantiers, au contraire, montre le pas énome qui a été fait vers la solution. Au lieu d'une série de chantiers livrés à des tâcherons différents, la Culebra constitue maintenant un ensemble organisé d'une façon logique et rationnelle. Le rendement est relativement faible encore, mais les installations approchent de leur terme et les précautions prises éviteront complètement, ou tout au moins diminueront dans une large mesure, les inconvénients de la saison pluvieuse. Les voies de parcours sont posées de façon à permettre l'écoulement des eaux ; les voies de décharge, au lieu de reposer sur un remblai neuf facile à entraîner, sont généralement posées sur des estacades. D'autre part, l'inclinaison des couches géologiques dans le cerro faisant face au Cerro Culebra vers le kil. 55 étant presque perpendiculaire aux talus du Canal, permet d'affirmer que les craintes d'éboulements ne sont pas fondées.

Dans ses conclusions, l'ingénieur de la Compagnie réitère ses bonnes prévisions d'avenir, à condition qne les entrepreneurs amènent « un nombre « d'ouvriers beaucoup plus considérable sur les « chantiers, et s'assurent un personnel de mécani- « ciens capable de tirer tout le parti possible de « l'énorme matériel qui est concentré sur la Cule- « bra. »

(1) Nous avons expliqué dans le *Bulletin* du 16 avril dernier que les situations étant relevées le 25 de chaque mois, le travail sur toute la ligne du Canal, en mars, ne correspondrait qu'à une période de vingt-huit jours.

La déviation du Panama Rail Road a été commencée le 8 mars, et poussée avec activité. Le rapport constate que « l'entreprise est décidée à faire « tous ses efforts pour terminer les travaux à l'épo- « que indiquée, c'est-à-dire le 31 mai. »

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Un excavateur a été mis en marche au kil 60, et les différentes voies desservant cet appareil ont été posées. A Pedro Miguel, l'appareil Osgood est entré en réparations par suite de la rupture du longeron central. Les efforts de l'entreprise, à Paraiso proprement dit (entre les kil. 57 et 58,200) sont concentrés sur les parties basses de la vallée. — La Dérivation du Rio Pedro Miguel, commencée dans les premiers jours de mars, est poursuivie de façon à faire espérer son achèvement vers le 1er juin. — A Corozal, on continue le nettoyage et le dessouchement du Manglar en vue de faciliter le travail des dragues.

En régie la section de Paraiso a terminé le piquetage des profils en travers du Canal, et pris toutes les dispositions pour achever vers le milieu d'avril celui de la Dérivation du Rio Grande.

Le personnel de la section de Corozal a été occupé aux opérations du tracé de l'axe et du levé des profils en travers du Canal.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La drague A 3 a avancé de 100 mètres, et a atteint le kil. 72,550 en approfondissant le Canal à la cote — 9 mètres et le portant à la largeur de 70 mètres avec talus à pic. — La drague A 2, avec un avancement de 157 mètres dans l'approfondissement et l'élargissement de la première passe, se trouvait au kil. 71,039. — La drague D 14 a atteint le kil. 70,563 en creusant à l'avancement un chenal de 40 à 50 mètres de largeur. Cet appareil a subi divers arrêts pour « réparations aux chaudières, au condenseur et à la tuyauterie ». — Le percement du chenal de La Boca vers le large est continué par la drague D 15, qui marche à la rencontre de la précédente. Il a fallu faire « de nombreuses réparations au con- « denseur, à la tuyauterie, et aux tambours de « treuil de cet engin ».

Deux dragues ont été mises en chantier pour les travaux du manglar. La drague D 16 après des essais satisfaisants au bateau-pompe, a été placée au kil. 66,600 en se dirigeant vers Corozal. — La drague D 17 a été placée au kil. 68,112 pour faire des essais avec le bateau-pompe nouvellement aménagé. Mais la bigue supportant les tuyaux de déversement s'étant rompue dès le premier jour, les essais ont dû être suspendus.

Le rapport conclut en signalant que l'entreprise est loin de tirer parti de tout le matériel que lui a remis la Compagnie et « dont plus d'un tiers reste

« inutilisé, notamment les grands engins : excava-
« teurs, locomotives et wagons ». Il constate en outre que « l'insuffisance de la main-d'œuvre » ne permet pas d'obtenir tous les résultats qu'on est en droit d'attendre et que les fréquents accidents survenus aux dragues, aux clapets, sont « dus à l'im-
« péritie des équipages ainsi qu'au manque de
« surveillance. »

Une prompte suite, donnée par les entrepreneurs aux réformes qui leur sont indiquées par la Compagnie, ne peut manquer d'améliorer la situation dans cette dernière section du Canal.

ACADÉMIE DES SCIENCES

Extrait des *Comptes rendus des séances de l'Académie des Sciences*, t. CIV ; séance du 31 mai 1887.

RAPPORT

Sur les vitesses produites par les marées de l'océan Pacifique et de la mer des Antilles dans un canal établissant une communication libre entre ces deux mers,

PAR M. BOUQUET DE LA GRYE (1)

L'Académie des Sciences, dans la séance du 24 mai 1886, sur la demande de M. de Lesseps, a nommé une Commission pour examiner l'influence qui résulterait des dénivellations régulières de l'océan Pacifique et de l'océan Atlantique sur le régime d'un Canal traversant à niveau l'isthme de Panama.

L'un des membres de la Commission s'étant mis en rapport avec l'illustre promoteur du Canal de Suez, pour obtenir des renseignements sur les marées qui se produisent aux deux extrémités du Canal projeté, a reçu de lui dernièrement un volumineux dossier contenant des observations intéressantes sur le niveau des eaux à Panama et à Colon, ainsi que des indications sur le tracé du Canal, sa section, la température et la salure des deux mers.

Nous allons analyser ces divers documents.

Les marées sont enregistrées dans la baie de Panama sur le tambour d'un marégraphe fonctionnant dans de bonnes conditions sur l'île Naos, près du débouché futur du Canal ; le tracé de la courbe des hauteurs est régulier, l'onde diurne faible.

En dépouillant les courbes relatives au mois de juin 1886, contenues dans le dossier, nous avons trouvé $2^m,68$ pour l'unité de hauteur, chiffre qui ne diffère que de bien peu de $2^m,72$, donné par la Compagnie de Panama et qui paraît ressortir d'une longue série d'observations.

Si nous adoptons ce dernier résultat, nous avons 1^m23 pour la hauteur de la morte-eau moyenne, 2^m53 pour la hauteur de la vive-eau moyenne ; enfin une marée exceptionnelle correspondant au coefficient 117 conduirait à $3^m,18$: le tout au-dessus du niveau moyen, ce qui amènerait les amplitudes respectives de $2^m,46$, $5^m,06$ et $6^m,36$.

Ces chiffres étonnent quelque peu pour des marées équatoriales de l'océan Pacifique, mais la disposition de la baie amplifie le phénomène et nous le trouverions plus grand encore à l'embouchure du rio Colorado.

Ces grandeurs de la marée sont données indépendamment des modifications apportées par la pression barométrique, par la force et la direction du vent, et en supposant aussi que les marées de Naos obéissent à une proportionnalité absolue de l'influence luni-solaire, ce qui n'est qu'approximatif.

La valeur de l'établissement du port est fixée à 3^h21^m.

Sans vouloir étudier les détails de cette marée de Panama, nous pouvons dire que l'onde annuelle est de 40^{cm} et que le minimum se fait sentir en mars et le maximum en septembre.

Il y a donc lieu d'augmenter de $0^m,20$ la dénivellation maximum due à la marée semi-diurne, et de prendre $3^m,38$ pour hauteur maximum au-dessus ou au-dessous du niveau moyen dans les marées syzygies équinoxiales.

A Colon, sur l'Atlantique, la marée est bien plus compliquée que sur l'autre versant, parce que l'onde diurne est comparable comme grandeur à l'onde semi-diurne ; ainsi, au mois de mars, dans les syzygies, la mer reste à la même hauteur pendant toute la journée. Il est vrai que l'amplitude de la marée diurne et semi-diurne ne dépasse jamais $0^m,40$, de telle sorte qu'elle rentre dans les valeurs pouvant être produites accidentellement par des dépressions barométriques ou par des coups de vent.

L'onde annuelle n'est que de $0^m,12$; le maximum a lieu au mois de septembre comme à Panama, mais le minimum paraît être en janvier.

En résumé, nous avons affaire, à Colon, à une marée de faible amplitude, et le maximum de la hauteur au-dessus du niveau moyen, $+ 0,70$, qui a lieu lors d'une tempête, n'a guère d'importance au point de vue de ce qui nous intéresse ; car, dans ces cas, qui se présentent très rarement, la navigation devra forcément être interdite dans le Canal.

Quant à l'établissement de la marée à Colon, il a été fixé par la Compagnie à 1^h58^m, c'est-à-dire que la haute mer, dont nous avons indiqué le peu de hauteur, précéderait celle de Panama de 1^h23^m.

Le chiffre donnant la différence du niveau entre les hauteurs moyennes des deux mers, déduit d'un nivellement géométrique à travers l'isthme, ne nous a point été remis ; mais l'ingénieur de la Compagnie, M. Dingler, nous a affirmé que cette différence pouvait être considérée comme nulle, c'est-à-dire que les résultats obtenus ne s'écartaient point, en plus ou en moins, de l'erreur admissible de $0^m,10$.

D'autre part, nous n'avons point les éléments suffisants pour contrôler cette approximation, en pesant pour ainsi dire deux colonnes d'eau de 1000^m de hauteur situées des deux côtés de l'isthme

(1) La Commission chargée de présenter ce Rapport se composait des membres de la section de géographie et de navigation, auxquels ont été priés de s'adjoindre MM. Daubrée, Favé, Lalanne, de Jonquières et Boussinesq ; Rapporteur, M. Bouquet de la Grye.

et en en déduisant la différence de niveau entre les deux mers.

Nous baserons donc nos calculs uniquement sur les différences de hauteur dues aux marées de Panama et de Colon, et même, pour simplifier, nous pouvons considérer comme nulles les marées si faibles de l'Atlantique, puisqu'elles disparaissent les jours où celles du Pacifique atteignent leur plus grande hauteur et qu'en réalité nous ne voulons rechercher qu'une limite de la vitesse produite par des différences de dénivellation.

Ceci entendu, spécifions que le canal projeté à Panama aura une longueur de 72^{km}; mais, comme cette longueur ne sera point en ligne droite et que, par suite des coudes, les ondulations auront quelque retard dans leur transport, un petit calcul nous montre tout d'abord que, théoriquement, nous devons substituer le chiffre de 76^{km} à celui de 72^{km}.

La largeur projetée est de 21^{m} au plafond, les bords du Canal auront une pente de 45°, et la profondeur sera de $11^{m}, 50$ au-dessous du niveau moyen à Panama, pour se relever progressivement jusqu'à 9^{m} à Colon au-dessous de ce même niveau.

Dans ces conditions, si l'on appelle H la profondeur moyenne dans le Canal; x la distance à partir de l'entrée sur le Pacifique. c'est-à-dire en prenant Naos comme origine, et y la hauteur de la marée au-dessus du niveau moyen dans le canal, on aura $H = 11^{m},50 - 0^{m},035\,x$; la section sera, d'autre part, $S = 21\,(H + y) + (y + H)^2 = (H + y)(H + y + 21)$; le périmètre $P = 21 + 2\,(H + y)\sqrt{2}$, et enfin $R = \dfrac{21\,(H + y) + (H + y)^2}{21 + 2\,(H + y)\sqrt{2}}$.

D'un autre côté, lorsqu'un canal communique d'un côté avec une mer à niveau variable et de l'autre avec une autre mer à niveau constant, l'expérience montre que l'amplitude de la marée est en raison inverse de la distance, et que le retard de l'onde est proportionnel à cette distance, de sorte que. si Y est la demi-amplitude de la marée à l'entrée, l la longueur du Canal, on a

$$y = -\,Y\left(1 - \frac{x}{l}\right)\cos\left(2\tau - \frac{x}{\omega}\right)$$

pour équation de la marée.

La valeur ω de la propagation de l'onde marée, déduite de ce qui se passe dans les canaux analogues à celui dont il s'agit, et notamment du régime établi entre Suez et les lacs amers, paraît être

$$\omega = \sqrt{g\left(H + \frac{3}{2}y\right)} \pm K\,V,$$

V étant la vitesse du courant et K un nombre constant ; toutefois, la valeur de K n'est point la même en flot qu'en jusant : un courant n'ajoute que peu à la propagation d'une onde et il l'arrête beaucoup lorsqu'il court à son encontre, de sorte que nous sommes obligé de prendre pour valeur de K, 0,4 dans le premier cas, et 1,2 dans le second.

Vérifions ces formules, et en particulier la dernière, au moyen des observations faites dans le Canal de Suez.

On a trouvé directement, par des mesures faites au kilomètre 133 et au kilomètre 153,6, qu'au moment de la pleine mer on avait en ces deux points :

	y.	V.	T.	H.	S.	P.	R.
Kilomètre 133...	0,05	0,40	45^{m}	8,67	420^{mq}	77	5,45
Kilomètre 153,6..	0,66	0,85	9^{m}	8,81	468^{mq}	81	5,78

La formule

$$\omega = \sqrt{g\left(H + \frac{3}{2}y\right)} + 0{,}4\ V$$

donne pour la distance comprise entre les deux points précités $\omega = 10^{m},06$; mais ce chiffre doit être considéré comme un peu fort, car les vitesses V sont superficielles, et en dessous les eaux sursalées des lacs amers tendent à s'écouler vers la mer Rouge en raison de leur densité.

D'autre part, le mouvement de progression de l'onde de pleine mer a eu lieu en trente-six minutes sur une longueur de $20^{km}, 6$; en divisant les deux nombres l'un par l'autre, on a $\omega = 9^{m},54$. La différence est de 5 centièmes avec le chiffre ci-dessus : elle s'explique comme nous l'avons dit.

Nous trouvons une confirmation de la formule

$$y = -\,Y\left(1 - \frac{x}{l}\right)\cos\left(2\tau - \frac{x}{\omega}\right)$$

dans le fait qu'à l'isthme de Suez, entre Suez et les lacs amers, les hauteurs des marées de vive-eau comme celles de morte-eau se trouvent sur une ligne droite, tracée en partant de l'horizontale aux lacs amers pour aboutir à Suez, à la haute et basse mer du même jour.

Avec ces données, nous pouvons établir points par points les profils instantanés des hauteurs des marées dans le canal projeté de Panama, conclure la pente dans chaque section et, par suite, avoir la vitesse du courant en vertu de la formule connue

$$V = 56{,}86\,\sqrt{Ri} - 0{,}07.$$

Nous donnons le tableau de ces vitesses aux points du Canal éloignés de 9^{km}, 27^{km}, 45^{km}, 63^{km} de l'entrée de l'océan Pacifique pour une marée de $6^{m},76$ d'amplitude.

Les heures partent de la basse mer, elles sont réduites de $\frac{1}{30}$, c'est-à-dire qu'elles correspondent à des heures lunaires.

Km.	0.	½ h.	1 h.	1 ½ h.	2 h.	2 ½ h.	3 h.	3 ½ h.	4 h.	4 ½ h.	5 h.	5 ½ h.	6 h.	6 ½ h.
9.....	−0,95	−0,81	−0,60	−0,13	+0,35	+0,67	+0,84	+0,93	+0,98	+1,02	+1,17	+1,16	+1,09	+0,97
27.....	−1,00	−0,90	−0,84	−0,75	−0,59	−0,34	+0,35	+0,63	+0,78	+0,93	+1,06	+1,11	+1,06	+1,01
45.....	−0,77	−0 93	−0,87	−0,82	−0,75	−0,63	−0,42	+0,08	+0,43	+0,80	+0,82	+0,86	+0,98	+0,97
63.....	−0,69	−0,72	−0,83	−0,83	−0,86	−0,81	−0,73	−0,61	−0,41	0	+0,51	+0,66	+0,76	+0,85

Il résulte de ces chiffres que le maximum de la vitesse a lieu du côté du Pacifique et que ce maximum précède le moment de la haute mer. Cette vitesse est de $1^{m},17$; si l'on prolongeait le tableau

en donnant les chiffres du jusant, on trouverait que la plus grande vitesse négative aurait lieu également à la sortie dans le Pacifique et avant le moment de la basse mer.

On voit également que, du côté de l'Atlantique, quoique les valeurs de y soient constantes, on a un courant qui est loin d'être insensible. Il est entendu, d'ailleurs, que ces chiffres subiraient une correction dans le cas où des observations de nivellement géométrique montreraient, par exemple, que le niveau de l'océan Atlantique est plus élevé que celui du Pacifique. Si cette dénivellation était de $0^m,50$, on aurait, à un moment proche de la basse mer, à Naos, une valeur de $V = 1^m,26$; il en serait de même pour les dénivellations produites par les mouvements de l'atmosphère ou par les marées extraordinaires de l'Atlantique : c'est dire que, dans aucun cas, les courants dus à la dénivellation ne pourront dépasser $2\frac{1}{2}$ nœuds, et que cette vitesse qui ne peut être atteinte tous les ans que pendant quelques heures, ne paraît pas de nature à gêner la navigation des bateaux à vapeur dans le canal que l'on creuse actuellement à Panama.

Les conclusions du Rapport sont mises aux voix et adoptées.

SUEZ ET PANAMA

L'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Canal de Suez a eu lieu le 8 juin.

Le rapport de M. Ferdinand de Lesseps, lu au nom du Conseil d'administration, donne, suivant l'usage, les détails les plus complets sur la situation financière de la Compagnie, la marche de l'exploitation et les travaux d'entretienet d'amélioration du Canal.

Relativement à la diminution momentanée des recettes qui s'est produite en 1886, le Canal de Suez ne pouvait échapper complètement aux conséquences de la crise commerciale et économique qui pèse si lourdement sur l'Europe, mais la comparaison est toute en faveur du Canal maritime si on examine la situation des Compagnies de chemins de fer et des diverses entreprises de transports terrestres ou maritimes. C'est l'avantage spécial, comme nous avons eu déjà l'occasion de le faire remarquer, des canaux sur les autres entreprises, d'avoir des frais d'entretien presque nuls et aucuns frais d'usure et de renouvellement de matériel ; cet avantage seul leur constitue un vrai privilège.

Le rapport met en relief le crédit aujourd'hui exceptionnel de la Compagnie, crédit tel que, sans aucune garantie gouvernementale, elle trouve à emprunter pour les travaux d'agrandissement du Canal à un taux qu'envieraient bien des Puissances de premier ordre.

Il est à espérer que les prévisions actuellement générales, sur une atténuation et la fin possible de la crise dont souffre l'Europe, ne tarderont pas à devenir une réalité ; déjà, d'ailleurs, les recettes de mai (en augmentation de 700,000 francs sur celles de l'année dernière) accusent une reprise sensible. L'Europe et le monde désirent pouvoir développer leur bien-être et mettre en valeur d'immenses richesses encore inexploitées. Le Canal de Suez a puissamment contribué à améliorer les destinées de l'humanité, par le développement des trafics et la solidarité des intérêts universels.

« Ce Canal maritime de Suez, dit le rapport, à qui « l'on niait un trafic possible de 3 millions de tonnes, « et qui devait « ruiner ses actionnaires » ; ce Canal « qu'il était impossible d'achever ; ce Canal que l'on « qualifiait de « folie », vous vous en souvenez, il « n'est pas seulement fait et ouvert librement aux « navires de tous pavillons, il est à la veille d'être « insuffisant ; et vous montrant aussi résolus dans « la prospérité et dans la victoire que vous l'avez « été jadis dans les périodes de combat, sans vous « laisser troubler par l'effet des crises passagères « qui affectent nécessairement les entreprises de « transports, vous poursuivez, même en pleine « crise, l'amélioration, l'agrandissement de l'œu- « vre humanitaire, internationale et essentielle- « ment pacifique dont vous avez doté le monde.

« Le Canal maritime de Suez doit être assez large « et assez profond pour recevoir les millions de « tonnes qui se disposent encore à y passer, et les « autres millions de tonnes qui y viendront, encore « en surcroît, lorsque, — le Canal maritime de « Panama étant ouvert, — les navires de toutes les « nations pourront suivre leur course incessante « autour du globe, passant d'un Océan à l'autre « Océan sans rencontrer d'obstacle sur leur route. « Ce jour-là, en effet, il n'y aura pas de tonne ma- « ritime qui ne passe par les deux canaux. Qui « oserait chiffrer un tel avenir ? »

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Avril 1887

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	52	95 521 T.	45	81 655 T.
Voiliers	39	11 454	26	6 331
Totaux	91	106 975	71	87 986

L'EXÉCUTION DU CANAL

Nous trouvons dans le *Newcastle Daily Chronicle* une lettre écrite par un voyageur qui a parcouru dernièrement l'Amérique centrale et l'Amérique du sud, et qui s'exprime ainsi au sujet de l'état d'avancement des travaux du Canal interocéanique :

Les bateaux à vapeur d'un tonnage modéré, peuvent entrer dans le Canal et opérer leurs déchargements sur ses

rives. Le Canal maritime est navigable sur 4 milles (7 kilomètres 408 mètres) ; puis il y a un rocher. Quand ce rocher sera enlevé, c'est-à-dire dans trois mois, on pourra naviguer sur une longueur de Canal de 12 milles (22 kilomètres 224 mètres). Douze mois plus tard, sur 15 milles (27 kilomètres 780 mètres).

Cette appréciation concorde avec celle développée par M. Charles-A. de Lesseps dans une conversation avec un rédacteur du *Journal des Débats* que nous avons reproduite dans le *Bulletin* du 2 mai dernier.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Septembre 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de Septembre 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim	TEMPÉRATURE MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	20°4	34°4	27°4	84 4	190mm 5	23
Gamboa..	19 8	35 4	26 4	83 9	232 3	20
Naos.....	20 8	35 2	27 8	85 3	503 2	21
Totaux...	61 0	105 0	81 6	253 6	926 0	64
Moyennes	20 3	35 0	27 2	84 5	308 7	21

La température moyenne est, dans tout l'isthme, à peu près la même qu'en août, ainsi que les écarts journaliers. Elle est donc la même à Colon qu'à Naos, sauf un petit excédent à Naos, et elle est sensiblement plus basse à Gamboa ; là aussi, les écarts journaliers sont plus grands que sur les deux côtes.

La température de l'eau de mer a un peu baissé à Colon, où elle est de 25°6 ; elle a, au contraire, un peu augmenté à Naos, où elle est de 23°,8. Cette différence de près de 2° entre les températures des deux océans est un plus forte que d'habitude dans cette saison.

L'humidité a augmenté sensiblement à Colon et à Naos, tandis qu'elle n'a presque pas varié à Gamboa, où elle est toujours plus faible que sur les deux côtes. Mais un fait absolument exceptionnel caractérise ce mois, c'est la grande quantité d'eau tombée à Naos, laquelle dépasse de beaucoup toutes celles qu'on y avait observées depuis plusieurs années et à n'importe quelle époque de l'année. Par contre, la quantité tombée à Colon est à peu près aussi extraordinaire en sens inverse, mais relativement à la saison seulement ; c'est à Colon qu'il a plu le moins. Gamboa, au contraire, a reçu une quantité d'eau normale. C'est surtout la seconde quinzaine du mois qui a été pluvieuse à Naos ; dans la journée du 29, entre autres, il est tombé 78mm5 d'eau et d'une façon à peu près continue, entre 11 heures 1/2 du matin et 7 heures du soir.

Le Chagres a eu quatre crues pendant le mois, dont deux dans la première quinzaine, deux dans la seconde, les deux premières ayant été beaucoup plus fortes que les deux autres, à Gamboa du moins. De plus, ces deux premières en ce point, ont été absolument semblables l'une à l'autre ; toutes deux ont eu environ 2m 70 d'amplitude, la montée en outre, s'étant effectuée dans un intervalle de temps à peu près le même, de dix à douze heures, et la descente s'étant effectuée très rapidement aussi pendant les huit ou dix premières heures, de plus en plus lentement ensuite. La première de ces deux crues a eu lieu le 3, à partir de midi ; la seconde, le 12, à partir de 6 heures du soir. A Bohio-Soldado, les mouvements ont été analogues, mais un peu plus forts, et, de plus, la troisième crue du mois a été bien plus forte que la seconde et à peu près aussi forte que la première ; les amplitudes de la première et de la troisième ont été de 3 mètres à 3m 20. Les mouvements sont d'ailleurs plus lents et les maxima ont plus de durée à Bohio-Soldado qu'à Gamboa, ce qui s'explique par la position aval de Bohio-Soldado.

Le régime du vent est absolument le même qu'en août. Le vent est partout très variable en direction, souvent nul à Gamboa, parfois assez fort à Naos.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	0m 04	0m 47	0m 38
Naos................	0 12	6 10	0 12

Ces mouvements sont en général plus forts qu'en août, à cause de l'équinoxe de septembre. Ils ont eu lieu soit tout au commencement du mois, soit tout à la fin, un peu après la nouvelle lune du 29 août ou celle du 27 septembre.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 15 Juin 1887.

Opp. 648. — Sur deux obligations nouvelles au porteur, nos 441.305 et 441.306.

Opp. 649. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, no 241.786.

Opp. 650. — Sur deux coupons no 3 (Echéance du 15 mai 1887), d'obligations nouvelles, nos 417.692 et 417.693.

Opp. 651. — Sur vingt coupons no 13 (Echéance du 1er juillet 1887), d'actions nos 291.442 à 291.444, 293.879, 293.881, 310.383, 333.535, 361.717 et 361.718, 489.999, 497.222, 515.088, 521.236 à 521.240, 525.870, 553.724 et 553.725.

Opp. 652. — Sur six coupons no 5 (Echéance du 1er avril 1887), d'obligations 4 0/0, nos 341.254 à 341.259.

Opp. 653. — Sur vingt-cinq obligations nouvelles définitives, nos 11.339, 16.495, 16.496, 22.007, 32.867 à 32.870, 46.480 à 46.482, 59.848, 104.898, 146.425 à 146.436.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 Juin 1887.

Opp. 392. — Mainlevée partielle sur quatre obligations 3 0/0 au porteur, nos 509.063 et 509.065 à 509.067.

Opp. 541. — Sur une obligation nouvelle provisoire au porteur non libérée, no 24.390.

Opp. 590. — Sur une obligation nouvelle provisoire au porteur non libérée, no 88.531.

Opp. 614. — Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 153.584 à 153.588.

Opp. 624. — Sur deux obligations nouvelles provisoires, libérées, nos 253.739 et 253.740.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARI

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 15 JUIN 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES TOUT PAYÉ TITRES DÉFINITIFS Jouissance 15 mai 1887
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouissance 1er avril	
1er JUIN	403.75 402.50 401.25 400 402.50	en liq. : 403.75 au 15 :	350 349 349.25	204 204.25	258 258.25 259 260	458.50 458.75 459 459.25 459.50 459.75 460 459.50
2	400 401.25 402.50 403.75 402.50 403.75	en liq. : 402.50 au 15 : 402.50	349.75 350	204.50 204.25 204 204.50	259 259.50 260	459.50 459.75 460 459.75
3	403.75 402.50 401.25 400	en liq. : .. au 15 : 401.25	350 349.50	205 204.50 205	259 259.25 259.50 259.75 260 259 259.50	459.50 459.75 460
4	400 398 75 397.50 396 25 397.50 395 397.50 400 398.75 400	en liq. : ... au 15 : 400	348 349	204.75 205	260 259 75 259.50	460
5	»	»	»	»	»	
6	400 398.75 401.25	en liq. : ... au 15 : 398.75	350	204.25	259 259.25 259 50	460 460.25 460.50 460 25 460.50
7	400 401.25 402.50 400 402.50	en liq. : .. au 15, 401.25	350	204.50 204.25 204	259.50 259 258	460 460.25 460.50 461
8	401.25 400 401.25	en liq. : ... au 15, 401.25	350 351.25 352 352.50	205	259.75 259.50 259.25	462 462.50 463
9	401.25 402.50	en liq. : ... au 15, 402.50	350 352.50 355	205 204.25 204	259.75 260 259.75 259.50	465 466 467 468 470 465
10	401.25 400	en liq. : . au 15, 401.25	354 353.50 353	204.50 204	258 258.50 258.25 258	465
11	400 401.25	en liq. . ... au 15, 400	353.50 355 357.50 360 355 353.50	204.75 204 204.75 205	258	465 465.25 465.50
12	»	»	»	»	»	»
13	401.25	en liq. : ... au 15, 400	355 356 357 355	204 205 204.75	258 259	465 465.25 465.50 465 464.75 465
14	400 401.25 400	en liq. : ... au 15, 400	350 352	205 204.75 204.50 204.25 205 204.50	259.50 259 258 259	463 464 462
15	400 398.75 397.50 396.25 397.50 398.75	en liq. : ... au 15, 400	351	205 204.25 204 205	258 258.25 257.75 258	463 462

8e Année. — Numéro 189. Samedi 2 Juillet 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

Le Conseil d'administration de la Compagnie doit examiner, dans sa séance ordinaire du 8 juillet, la question, posée par M. Ferdinand de Lesseps, de l'opportunité d'une émission d'obligations.

Les sommes actuellement à la disposition de la Compagnie, — en caisse, — dépassent cent millions de francs, et elles permettraient, en conséquence — si le Conseil le jugeait bon, — de ne procéder que plus tard, à l'émission d'une deuxième série d'obligations.

M. Ferdinand de Lesseps pense que l'entreprise du Canal de Panama, destinée, comme l'entreprise du Canal de Suez, à prospérer pacifiquement hors de toutes complications politiques, de tous conflits internationaux, doit également pendant la période de sa construction, n'être entravée par aucune cause; — qu'il est désirable que la Compagnie, pour tout prévoir, ait en réserve de grandes disponibilités, surtout à la fin de la saison pluvieuse (qui vient de commencer dans l'isthme), lorsque les divers entrepreneurs auront à faire les plus grands efforts pour exécuter le programme des travaux ; — qu'il est, enfin, de bonne administration d'user de l'autorisation donnée dans ce but par les actionnaires réunis en assemblée le 29 juillet 1885.

Nous ferons connaître à nos lecteurs, par un numéro spécial du *Bulletin*, la décision qu'aura prise le Conseil d'Administration de la Compagnie.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 21 Juillet 1887

CONVOCATION

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire convoquée pour le 18 juin courant est remise au 21 *Juillet* prochain, à *trois heures* de relevée, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain.

Aux termes des statuts, les membres présents à la deuxième assemblée délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions qu'ils représentent, mais ils ne peuvent délibérer que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour le 18 juin seront valables pour le 21 juillet et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 15 juillet.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

Banque de France;
Syndicat des agents de change de Paris;
Comptoir d'escompte ;
Crédit foncier ;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais ;
Société de dépots et de comptes courants;
Société générale.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir*.

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

Paiement du 10e coupon.

Les porteurs d'obligations 5 0/0 de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 10, échéant le 15 juillet 1887, sera payé, à partir du vendredi 15 juillet 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative,
et de :
11 fr. 768, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

ACTIONS

Payement du 13e coupon

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 13 (de 12 fr. 50), échu le 1er juillet 1887, est en paiement au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de :

11 fr. 975, *impôts déduits*, par action nominative.

Et de :

11 fr. 546, *impôts déduits*, par action au porteur.

Le coupon est payé également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

LE DOMAINE DE LA COMPAGNIE

Dans le *Bulletin* du 1er décembre dernier, nous avons publié la résolution du Gouvernement Colombien, en date du 9 octobre 1886, qui portait de 100.000 à 250.000 hectares la superficie des terrains concédés à la Compagnie, après constatation de l'état réel d'avancement des travaux. Le *Star and Herald*, de Panama, nous apporte maintenant le texte des trois articles du *Décret* par lequel la Compagnie a été mise en possession des 250.000 hectares qui lui étaient dus par suite du travail exécuté. Voici ces articles :

La Compagnie du Canal Interocéanique ayant demandé au Gouvernement de la Colombie de lui livrer les 250,000 hectares de terres auxquelles elle a droit d'après le contrat du Canal, le décret suivant a été publié par l'Exécutif :

Article premier. — Dans la livraison des terres demandées par la Compagnie du Canal, on suivra les règlements concernant les terres incultes, établis par le chapitre 3 du recueil des lois et règlements en vigueur, et toutes les formalités qui y sont établies devront être remplies, excepté la nécessité de délivrer aux bureaux respectifs le titre ou les titres de concession, et ceux concédant une possession temporaire; pourvu qu'en même temps les délimitations établies par l'article 4 soient dûment observées.

Article 2. — Les formalités mentionnées dans l'article précédent ayant été observées, le Gouverneur du département dans lequel la Compagnie aura fait une demande de terres expédiera telles ou telles demandes à ce ministère pour résolution.

Article 3. — Un compte-courant sera ouvert dans la troisième section de ce ministère, dans lequel toutes les adjudi-

cations des terrains faites à compte sur les terres concédées par le gouvernement seront dûment enregistrées.

LE TRAFIC FUTUR

Un journal américain, le *New-York Times*, dans un article consacré à la nécessité du percement d'un canal maritime à travers l'isthme américain, donne des appréciations intéressantes sur l'avenir du trafic de la voie future.

Les rapports officiels du *Bureau de statistique* des Etats-Unis montrent que le nombre des navires engagés dans le commerce de la côte est américaine et de l'Europe avec les pays baignés par le Pacifique a été de 2,647, d'une jauge totale de 2,671,886 tonneaux, en 1879 ; en 1885 le nombre des navires s'est élevé à 4,139, jaugeant 4,252,434 tonneaux. Le commerce a presque doublé en six ans et il y a tout lieu de croire que cette progression continuera dans les années prochaines ; telle est l'opinion de la feuille américaine et celle de toutes les personnes qui suivent le développement des relations commerciales avec ces nouveaux centres de production.

La ville de San-Francisco, est-il ajouté, s'attend à ce qu'une part considérable des marchandises actuellement transportées à l'ouest par chemins de fer et qui sont déchargées à leurs divers points de destination sur la partie occidentale des lignes ferrées, passera par le Canal.

La perte qui pourrait résulter pour les chemins de fer de la nouvelle direction des échanges, sera largement compensée par le progrès qui résultera du percement du Canal.

Le *New-York Times* analyse ensuite, en ces termes, un rapport du commandant C. Taylor sur les prévisions de trafic.

On peut dire qu'au quatre centième anniversaire de la découverte du continent il y aura un trafic de six à sept millions de tonnes pour le Canal, *et les possibilites indirectes sont très grandes.*

Il y aurait un grand commerce de bois entre l'Alaska et l'Atlantique. Le commerce du guano et du nitrate avec la côte ouest de l'Amérique du Sud prendrait une extension rapide lorsqu'il serait déchargé des lourds frais de transport actuels. L'Allemagne a presque monopolisé le commerce de la côte ouest du Mexique ; les négociants allemands doubleraient leurs profits annuels après avoir payé les droits de passage du Canal. L'Allemagne se servirait du Canal pour son commerce avec la mer du Sud ; l'Espagne pour son commerce avec les îles Philippines ; la France avec le Tonkin et Tahiti, la Hollande avec Java, et la Russie avec la Sibérie orientale.

Une grande partie du commerce anglais avec la Chine, le Japon, l'Australie et la Nouvelle-Zélande prendrait cette voie. Les bateaux à voiles ne peuvent pas se servir du Canal de Suez, à cause des dangers de la mer Rouge ; la plus grande partie du commerce qui se fait par voiliers entre l'Europe et l'Orient prendrait la nouvelle route.

On voit, par cet extrait, que les Américains, longtemps hostiles au Canal de Panama, reconnaissent eux-mêmes maintenant le brillant avenir réservé à la voie interocéanique qui reliera l'Atlantique au Pacifique.

Sans évaluer les « possibilités indirectes », c'est-à-dire tout le trafic qui résultera de l'ouverture même du Canal, et ne tenant compte, en réalité, que du minimum de la navigation possible, le rédacteur arrive à un trafic de 6 à 7 millions de tonnes, soit en recette de seul transit de 90 à 112 millions de francs.

LES AVANTAGES DU CANAL

La *Wiener Bœrse* (la Bourse de Vienne) fait remarquer dans un de ses derniers numéros que, dans les nombreuses comparaisons entre le Canal de Suez et le Canal de Panama, on n'insiste pas assez sur une considération tout à l'avantage de ce dernier ; c'est que tous navires pourront transiter à travers l'isthme américain, alors que le Canal de Suez n'est praticable qu'aux vapeurs :

Pour le transit du Canal de Panama, dit le rédacteur, aucun examen préalable ne sera nécessaire. Voiliers, clippers, steamers, navires de guerre, tout ce qui se meut, nage, rame, marche à la vapeur, peut se servir du Canal américain comme de la pleine mer, les voyages maritimes ne souffriront de lui aucune restriction, aucun empêchement. A l'époque de l'ouverture du Canal de Suez, à la possibilité de laquelle les Anglais crurent si tard, on a été obligé de construire des steamers, avec des considérations spéciales en vue du transit, comme actuellement la navigation de nuit demande de nouveau des préparatifs spéciaux ; au commencement, le trafic était entravé en partie par les considérations précédentes, et seulement après quelques années il put se développer complètement. Il en sera autrement avec le Canal de Panama. Dès la première heure de l'exploitation, tous les navires, les barques comme les plus grands paquebots, les vapeurs comme les voiliers, pourront passer le Canal interocéanique, et les recettes du transit pourront tout de suite monter à une hauteur raisonnable. La route de Panama présente les plus grands avantages pour l'armement américain, qui a beaucoup rétrogradé en ces dernières années ; ses bons voiliers surpassés par les steamers anglais gagneront de nouveau l'estime et pourront reprendre leur ancien rang.

Abordant ensuite la question des préparatifs des nations intéressées au percement du Canal, le *Wiener Bœrse* s'exprime ainsi :

Depuis que la possibilité de l'entreprise n'est plus douteuse, on se remue dans tous les pays intéressés à l'ouverture du Canal, comme si l'on pouvait toujours s'attendre à un trafic très important et se préparer à lui faire face ; de sorte que la construction des navires marche de pair avec l'exécution du Canal. Des compagnies espagnoles, américaines, allemandes et anglaises travaillent dans cette intention et, en 1890, une flotte puissante de navires de tous genres et de toutes grandeurs sera prête à passer le Canal tant désiré. Les allocations promises par l'Angleterre à la

Compagnie des navires à vapeur qui doit relier la Chine et le Japon avec le chemin de fer canadien du Pacifique montrent de quelle importance le Canal de Panama sera aux intérêts coloniaux anglais dans l'Amérique du Nord, tandis que la modicité du prix de transport sur la route qui emploie le Canal attirera, sans nul doute, la plus grande partie du trafic canadien vers les bords asiatiques de l'Océan Pacifique.

UNE LETTRE DE DON CARLOS

Nous reproduisons, ci-après, à titre de document, une lettre du duc de Madrid, adressée au prince de Valori :

Panama, 18 mai 1887.

Mon cher Valori,

Depuis une semaine, je parcours l'isthme de Panama.

Je ne comptais m'y arrêter que quelques heures, mais l'œuvre grandiose de M. de Lesseps me retient ici sous le charme.

Melgar vous écrira en détail mes visites aux chantiers. Quant à moi, je m'adresse à vous pour vous prier d'aller voir, de ma part, votre illustre compatriote, et lui exprimer tout ce que mon âme a éprouvé en présence de cette merveilleuse manifestation du génie latin.

Votre bien affectionné,

CARLOS.

LA RÉPUBLIQUE DE L'ÉQUATEUR

On escompte déjà les bénéfices qui résulteront de l'ouverture du Canal pour les Etats du Centre-Amérique. Nous lisons, en effet, dans un journal américain :

L'attention se porte, en Angleterre, sur le bon marché des obligations de l'Equateur; elles sont bien dignes de l'attention des capitalistes. Le Canal de Panama réduira de 10.000 milles environ la distance par mer entre l'Equateur et les marchés européens; il doit infuser une vie et une prospérité nouvelles dans ce pays longtemps négligé, que l'on dit être l'un des plus salubres et des plus productifs du monde.

Ses principaux produits sont le cacao, l'ivoire végétal, le coton, l'orseille, le tabac, le caoutchouc, le quinquina, le blé, etc. Ses minéraux consistent en or, mercure, plomb, fer, cuivre. Le soufre existe aussi en grandes quantités.

LES PRÉPARATIFS DU PÉROU

Les Etats de l'Amérique du Sud continuent leurs préparatifs en vue du grand mouvement d'échanges qui résultera de l'ouverture du Canal interocéanique. C'est ainsi que le Gouvernement Péruvien vient de conclure un nouveau contrat, d'une durée de 25 années, avec la Société générale de Paris, propriétaire du môle-darse du Callao. Ce contrat, qui doit entrer en vigueur en juillet 1887, « est établi sur des conditions très avantageuses pour le commerce, avec promesse de les améliorer à l'ouverture du Canal de Panama », suivant une lettre adressée de Lima au *Corriere Mercantile*, de Gênes.

LE SERVICE DE LA « PACIFIC MAIL »

En présence du trafic croissant entre New-York et Colon, la *Pacific Mail* vient d'affréter un steamer, la *New-Orleans*, pour augmenter sa ligne entre ces deux villes. Le *Star and Herald* de Panama signale ce fait comme une indication de l'importance croissante de l'Isthme. Il ajoute que cette Compagnie de navigation « continuera à s'accroître jusqu'à ce « qu'elle trouve son maximum définitif dans l'énor- « me trafic qui traversera le Canal de Panama, « quand la grande entreprise sera achevée, agran- « dissant cent fois et plus l'importance actuelle de « la contrée. »

MOUVEMENT DE SAN FRANCISCO

La *Revue-Gazette maritime et commerciale* à reçu la lettre suivante d'un de ses abonnés de Nantes:

La dépêche télégraphique transmise le 6 juin dernier, — et que j'ai sous les yeux, — de San Francisco, pour signaler la situation du port à nos commerçants, constate que ce jour-là, 6 juin, il y avait :

1° Sous charge, pour partir à destination d'un port européen	20.000 tonnes
2° A l'affrètement	90.000 —
Total	110.000 tonnes

Ainsi, le seul port de San Francisco aurait eu pour le Canal de Panama, si le Canal avait été ouvert, le 6 juin, l'élément d'une recette de 1,650,000 francs !..

Et cela, malgré l'obligation d'aller passer le cap Horn.

BARCELONE ET PANAMA

Barcelone, la première cité maritime de l'Espagne, a montré en diverses occasions combien elle s'intéresse à l'exécution du Canal de Panama. On a pu voir dans le *Bulletin* du 2 avril qu'une des raisons pour lesquelles l'Association d'Armateurs et de Consignataires de ce port demandait aux Cortès l'approbation du Contrat postal de la Compagnie Transatlantique espagnole était que le contrat renferme, en vue de l'achèvement prochain de la voie interocéanique nouvelle, certaines clauses spéciales, sur lesquelles nous ne reviendrons pas d'ailleurs aujourd'hui.

Dans son plaidoyer en faveur du contrat, maintenant ratifié, remarquons-le, tant par le Sénat que par la Chambre des députés, l'*Associacion de Navieros y Consignatarios de Barcelona* faisait valoir la sagesse de ces mesures, disant, par l'organe de sa *Revue*, que tous les Gouvernements prévoyants agissaient de même afin de favoriser l'extension

des échanges avec les divers peuples « quand l'ouverture du Canal de Panama ouvrira de nouveaux « horizons au commerce universel et changera « complètement l'itinéraire des voyages des grands « navires de haute mer ».

Aujourd'hui, l'Association déplore, dans le dernier numéro de sa *Revue*, que « les travaux d'amélioration du port de Barcelone aillent à pas de « tortue et s'éternisent, alors que le percement de « l'isthme de Panama avance rapidement ».

Nous croyons devoir signaler ces préoccupations des armateurs d'un des ports les plus importants de la Méditerranée ; ils craignent que leur pays ne soit pas complètement prêt à profiter comme les autres nations des avantages que l'ouverture du Canal procurera à la navigation et au commerce. Nous avons dit que Barcelone se trouvait à la tête des villes maritimes de la Péninsule : sa flotte propre comprend, en effet, 300 navires immatriculés jaugeant 167,000 tonneaux.

HAMBOURG ET LE PACIFIQUE

La *Hamburg Pacific Dampfschiffs Linie* vient d'ajouter un nouveau vapeur à sa flotte. Ce bâtiment mesure 88 m. 390 de longueur sur 10 m. 795 de large et 8 m. 052 de creux. Ces machines, du système à triple expansion, représentent 1,200 chevaux de force et lui impriment une vitesse de 12 nœuds et demi à l'heure.

Cette Compagnie de navigation a conclu un nouveau traité avec la *Flensburg Schiffsbau Gesellschaft* pour la construction d'un autre steamer, d'une plus grande capacité de transport.

La *Hamburg Pacific Dampfschiffs Linie* aura donc, sous peu, six vapeurs en ligne, ce qui lui permettra de maintenir, avec la plus grande régularité, son service mensuel entre Hambourg et Anvers et les ports du Pacifique.

TÉLÉGRAPHES EN COLOMBIE

Par suite de l'achèvement de quelques embranchements, les communications télégraphiques vont être incessamment établies entre Bogota, Medellin, Tunga, Popoyan, Panama et toutes les parties du monde.

LA HOUILLE DANS LE PACIFIQUE

Nous devons noter un fait d'une importance toute particulière, au point de vue du ravitaillement de la navigation à vapeur dans les mers du Pacifique ; c'est le résultat des essais faits avec les charbons de la Nouvelle-Calédonie à bord du navire de l'Etat le *Duchaffaut* et de son canot à vapeur, du *Loyalty* et d'un autre canot à vapeur.

Les conclusions de la commission nommée pour cet examen sont consignées dans le *Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie*, arrivé par un des derniers courriers d'Australie.

Les charbons provenaient de la mine Creugniet, aux Portes de Fer, près de Nouméa. Ce charbon est d'un allumage facile, il se comporte bien avec le tirage naturel et ne dégage aucune odeur sulfurense, la fumée est peu abondante. De l'avis de la commission, « ce charbon est bon et il serait à désirer qu'il fût l'objet d'une exploitation sérieuse ».

Actuellement, les mines de houille de Newcastle (Nouvelle Galles du Sud) approvisionnent le bassin de l'Océan-Pacifique. L'exportation de 1886 a atteint 2,172,835 tonnes. On comprend toute l'importance de la mise en exploitation des mines de la Nouvelle-Calédonie, dont la concurrence aura pour résultat d'amener une baisse de prix sur la houille dans le Pacifique, baisse qui sera des plus favorables à la navigation à vapeur.

Le *Sémaphore de Marseille* donne à ce sujet les renseignements suivants :

Ces charbons de la Nouvelle-Galles du Sud alimentent tout le bassin de l'Océan-Pacifique, servis par des frets relativement bas. On cotait, au 19 avril dernier, les frets suivants de Newcastle-d'Australie :

A Shanghaï....	14 sh.	17 fr. 50
Hongkong...	9 sh. 6 d.	11 fr. 85
Maurice.....	13 sh.	16 fr. 25
Singapore...	8 sh. 6 d.	10 fr. 60
Amoy.......	14 sh.	17 fr. 50
Valparaiso...	8 sh. 6 d. à 11 sh. 6 d.	10 fr. 60 à 14 fr. 35
San-Diego...	14 sh. 6 d.	18 fr. 10
Bombay.....	11 sh.	13 fr. 75
San-Francisco	11 sh.	13 fr. 75
Java........	11 sh.	13 fr. 75
Manille......	11 sh. 6 d.	14 fr. 35
Yokohama...	10 sh.	12 fr. 50
Saïgon.....	14 sh.	17 fr. 50
Tahiti.......	11 sh.	13 fr. 75
Honolulu....	10 sh. 6 d.	13 fr. 10

On voit quel vaste champ serait ouvert aux mines de la Nouvelle-Calédonie si elles étaient exploitées sérieusement. A l'heure où toutes les nations cherchent à se créer des entrepôts de charbon, entrepôts difficiles à ravitailler en temps de guerre, c'est pour la France une fortune inespérée que de trouver mieux que des entrepôts, que de trouver des mines de houille dans ses trois colonies du Tonkin, de Madagascar et de la Nouvelle-Calédonie.

TRIESTE ET PANAMA

Dans une lettre adressée au *Cittadino*, de Trieste, M. Sisto W. Cattarinich, capitaine au long cours, qui a fait de longs séjours dans l'isthme, émet son opinion sur le Canal de Panama. Nous analyserons les appréciations autorisées contenues dans cette lettre :

Le percement du Canal, dit M. Cattarinich, doit intéresser non seulement les savants et les hommes techniques, mais tout le monde, par cette considération que c'est une œuvre de progrès et de civilisation, à laquelle devront concourir les grands et les petits capitaux, s'ils veulent jouir de ses beaux et prochains bénéfices.

Abordant ensuite les conséquences commerciales de l'entreprise, l'auteur engage vivement les ports de l'Adriatique à se munir d'un outillage maritime à la hauteur du mouvement qui se développera :

L'ouverture du canal de Panama, dit-il, est destinée à produire dans la navigation et le commerce une véritable et nouvelle révolution, et malheur aux pays qui ne sauront pas se prémunir à temps pour pouvoir en profiter les premiers !

Qu'on s'imagine quel développement auront à prendre les trafics dans ces pays, qui sont certainement les plus grands et les plus riches de tous les continents.

L'AVENIR DE L'ORÉGON

De tous les Etats et territoires de l'ouest américain, l'Orégon est appelé à bénéficier au premier chef de l'ouverture du Canal de Panama. Depuis quelques années déjà, malgré la difficulté des communications, le développement de cet état se manifeste progressivement et cette marche ascendante fait présumer d'un essor considérable prochain.

En 1886, le commerce de l'Etat d'Orégon s'est élevé à 16.900.000 dollars (84.500.000 fr.), ce qui constitue une augmentation de 2.000.000 de dollars (10.000.000 de fr.) sur l'année précédente. Le mouvement spécial avec l'étranger a atteint 8.065.923 dollars (40.329.615 fr.) contre 5.907.271 dollars (29.536.355 fr.) en 1885, ou 10.793.260 fr. de plus-value. Le mouvement maritime ayant desservi ce trafic compte 154 navires jaugeant 166.153 tonneaux. Voici la décomposition de ces 154 navires, par pavillons : anglais 139 ; américains 11 ; norwégien 1 ; allemands 3. Les expéditions de blé et de farine constituent la presque totalité du mouvement avec l'extérieur, comme on le verra par le tableau suivant, qui donne les résultats de 1886 :

DESTINATION.	BLÉ			FARINES		
	Quintaux.	Valeur.		Barils.	Valeur.	
—	—	dollars	francs	—	dollars	francs
Europe	4.477.447	5.531.869	27.659.345	461.674	1.697.797	9.487.985
San Francisco ...	392.905	460.242	2.301.210	52.751	193.121	965.605
Littoral et Nord ...	48.994	56.810	284.050	89.269	318.757	1.593.785
Hong-Kong .	»	»	»	2.000	9.090	45.450
Totaux ...	4.919.346	6.048.921	30.244.605	605.694	2.218.765	12.092.825

Il ressort de ces chiffres que presque tous ces envois étaient à destination d'Europe, les expéditions pour San-Francisco étant pour la réexportation.

Bien que possédant des ressources diverses, la prospérité de l'Orégon est basée essentiellement sur l'agriculture. Or, voici en quels termes le Consul général de Belgique, à Portland, la capitale de l'Etat, apprécie la richesse du sol :

Le nom « Orégon » est devenu synonyme de supériorité, d'abondance. Cet Etat est sans pareil, à beaucoup d'égards, au point de vue de l'agriculture. Notre sol ne peut être surpassé sous le rapport de l'aptitude à la culture des grains de toute espèce.

Avec un sol d'une fertilité sans égale, la possibilité de cultiver tous les produits de la zone tempérée, sans sécheresse, avec un bon drainage naturel, d'excellents moyens de transports et un climat qui n'a de supérieur nulle part, l'Orégon est classé plus haut que tout autre état de l'Union, comme région agricole.

En outre, il est d'autres branches d'industrie susceptibles de développements ; l'industrie minière, le commerce des bois, la pêche du saumon et l'élevage.

L'élevage du bétail est destiné tout particulièrement à acquérir une grande extension. C'est surtout dans l'est de l'Etat que se trouvent les pâturages à herbes épaisses :

Pour le mouton, dit le consul de Belgique, la portion Est, qui est essentiellement une région de gras pâturages, n'est surpassée nulle part en Amérique. Toutes les conditions pour l'élevage du bétail dans cet Etat sont donc les meilleures du monde.

En résumé, il ne manque à l'Orégon qu'une population plus dense pour devenir un des Etats les plus importants de la République américaine. L'ouverture de la voie interocéanique amènera indubitablement le courant d'immigration nécessaire, car elle assurera le débouché rapide des produits, et par cela même la prospérité de l'Orégon dont le mouvement commercial est déjà remarquable si l'on compare sa faible population avec sa superficie : 400.000 âmes à peine, et 246.000 kilomètres carrés.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Octobre 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'Octobre 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim				
Colon....	20° 6	35° 6	27° 3	85 2	363mm 9	23
Gamboa..	16 0	34 0	26 0	84 1	346 3	20
Naos.....	»	»	26 7	85 4	171 0	9
Totaux...	36 6	69 6	80 0	254 7	881 2	52
Moyennes	18 3	34 8	26 7	84 9	293 7	17

Par rapport au mois de septembre, la température a un

peu baissé, suivant la marche normale de la saison ; mais, par suite de la rupture d'un instrument, les observations des minima et maxima n'ont pu être faites à Naos, et la moyenne que donne le tableau pour cette station, est celle des moyennes journalières obtenues par les quatre observations de la journée et non la moyenne des minima et maxima moyens. Celle-ci, dans cette saison, est généralement plus forte que l'autre ; mais en comparant cette moyenne des moyennes journalières avec la température correspondante du mois de septembre, on constate une diminution de 0°4. égale à celle de Gamboa.

Les observations de la température de l'eau de mer ont aussi manqué à Naos. Celles de Colon accusent une petite diminution dans cette température, par rapport au mois de septembre. La moyenne est de 25°2, au lieu du chiffre de 25°6 se rapportant à septembre.

L'humidité a augmenté dans les trois stations, surtout à Colon, où la quantité de pluie tombée a été bien plus forte qu'en septembre. A Gamboa, l'augmentation de pluie est encore assez forte ; mais à Naos il y a eu une forte diminution, ce qui se comprend, le mois de septembre y ayant été absolument exceptionnel sous ce rapport. Il est remarquable qu'à Colon et Gamboa il y a eu 23 et 20 jours de pluie, comme en septembre ; mais à Naos, il n'y en a plus eu que 9, au lieu de 21. Sous le rapport de la pluie, le mois d'octobre a été normal, en ce sens que c'est à Colon qu'il a plu le plus et à Naos le moins.

Le Chagres a été constamment en mouvement pendant tout le mois ; mais une crue seulement mérite d'être signalée, celle des 13 et 14, dans laquelle le fleuve, à Gamboa, a monté de 2m60 entre le 13 à 4 heures du soir et le 14 à 4 heures du matin ; ce dernier jour, à 8 heures du soir, il avait baissé de près de 2m35, lorsqu'il a remonté un peu pour redescendre ensuite. Comme toujours, les mouvements à Bohio-Soldado ont été à peu près semblables, sauf un peu moins de rapidité tant à la montée qu'à la descente et sauf un retard d'environ 8 heures dans l'arrivée du maximum.

Le régime du vent est encore le même en octobre que dans les deux ou trois mois précédents. Dans la journée, on essent, à Colon et Gamboa, principalement une brise, de la région Sud, à Naos, soit une brise de cette même région, soit une brise du Nord-Est.

Le vent est toujours remarquablement faible à Gamboa.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m 12	0m 42	0m 47
Naos................	0 18	5 78	5 87

Ces mouvements à Colon sont, comme toujours, faibles, sans rien présenter de particulier. A Naos, ils sont plus faibles que ceux de septembre, qui est un mois équinoxial. Ils ont eu lieu, en ce point, le 28, soit le lendemain de la nouvelle lune.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 16 au 30 Juin 1887.

Opp. 654. — Sur trois coupons n° 5 (Echéance du 1er avril 1887), d'obligations 4 0/0 nos 212.624 à 212.626.

Opp. 655. — Sur un coupon n° 5 (Echéance du 15 avril 1887), d'obligations 3 0/0, nos 518.798.

Opp. 656. — Sur deux obligations nouvelles définitives au porteur, nos 9.630 et 13.243.

Opp. 657. — Sur deux obligations nouvelles définitives au porteur, nos 95.539 et 95.617.

Opp. 658. — Sur un coupon n° 2 (Echéance du 15 février 1887), d'obligation nouvelle n° 455.469.

Opp. 659. — Sur 1° : deux obligations nouvelles définitives au porteur, nos 327.720 et 327.721.

2° Un certificat d'inscription nominative d'action n° 9.129 sur deux actions.

Opp. 660. — Sur quatre obligations nouvelles définitives au porteur, nos 9 683 à 9.686.

Opp. 661. — Sur seize actions au porteur, nos 51.336, 210.548 à 210.554, 487.442, 525,855, 546.585 à 546.590.

Opp. 662. — Sur quatre obigations nouvelles provisoires, libérées, au porteur, n° 180.984 à 180.987.

Opp. 663. — Sur deux coupons n° 5 (Echéance du 1er avril 1887), d'obligations 4 0/0 nos 302.878 et 302.879.

MAINLEVÉES

Signifiées du 16 au 30 Juin 1887.

Opp. 244. — Sur deux obligations 3 0/0 provisoires non libérées au porteur, nos 246,788 et 425,643.

Opp. 501. — Sur une obligation nouvelle provisoire libérée au porteur, n° 240,669.

Opp. 571. — Mainlevée partielle sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 385,464.

Opp. 607. — Sur un coupon n° 5 (échéance du 1er avril 1887) d'obligation 4 0/0 au porteur, n° 455,469.

Opp. 610. — Sur quatre obligations 3 0/0 au porteur, nos 585,492 à 585,495.

Opp. 633. — Sur une obligation nouvelle provisoire, non libérée, n° 41,602.

Opp. 637. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée au porteur, n° 411.

Opp. 640. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations nouvelles provisoires, n° 925, pour deux obligations.

Opp. 648. — Sur deux obligations nouvelles définitives au porteur, nos 441,305 et 441,306.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Les vues photographiques, prises le long du tracé du Canal Interocéanique, sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

Le Gérant : **POURTET.**

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 30 JUIN 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES TOUT PAYÉ TITRES DÉFINITIFS Jouissance 15 mai 1887
	AU COMPTANT Jouissance 1er janvier	A TERME Jouissance 1er janvier	5 P. 100 Jouissance 15 janvier	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouissance 1er avril	
16 JUIN	398 75 397.50 398.75 400	en liq. : 397.50 au 30 : 395	351 350 351	205	258	162 460
17	396.25 395 393.75 392.50 395 396.25	en liq. : .... .. au 30 : 393.75	350 349.75 348.75 345 350	205 204 205	257 256.50 256.25 256 257 257.25 257.50	460 459.75 458 457 456 457
18	396.25 395 397.50 398.75	en liq. : .. au 30: 395	350 351 351.50 452 353 350	204 205 204	258 259	458 457 50 456 455 458
19	»	»	»	»	»	»
20	397.50 398 75 397.50 396 25	en liq. : . au 30 : 396.25	350 349.50 349 348 347 350	»	»	458 458.25 458.50 458.75 459 459.50 458
21	392.50 391.25 390 388.75 387.50 388.75 387.50	en liq. : ... au 30 : 393.75	345 342.50 340	204 204.25	259 258 257.50 257	457 455 455.50
22	388.75 387.50 386.20 388.75 387.50 388.75	en liq. : ... au 30, 387.50	348	204	257 256.50 256	455 454 452.50 451.25 452.50
23	388.75 387.50 390 391.25 392.50 393.75	en liq. : ... au 30, 387.50	342.50 344 348 345.25	204 203 202.50 202 201 202 203	255 252 251.25	450 449 448 447 450 448.50 450 448.50 450
24	393.75 395	en liq. : ... au 30, 392.50	348 350 349	203 202 203	256	452.75 453 453.50 452.50 452 452.50
25	392.50 393.75 395	en liq. : . au 30, 393 75	348	204	256 255 255.25 255.50 256	450 450.25 450.50 450.75 451 450.50 450.75 451
26	»	»	»	»	»	»
27	392.50 393.75 395	en liq. . ... au 30, 391.25	348 347	203	255 254.50 254.75 255	452 451 451.25 451.50 451.75 45
28	393.75 392.50 390 391.25 392.20 393.75	en liq. : ... au 30, 392.50	348 346	204 203 202 200 201	255 254 253.75 253.50 253.25	452 451.50 451.75 452 452.25 452.50
29	392.0 393.75 392.50	en liq. : ... au 30, 392.50	345 344	203 203.50 204 203	254 253.50 253 25 253.50 254 254.50 255 254 50 253 253.50 254 254.50	452 452.25 452.50 453 452 453 453.50 454
30	392.50 391.25 390 391.25 392.50 391.25 390	en liq. : ... au 30, 392.50	347 75 347 346.50	203 202 204	255 254.50	453.75 454 454.25 454.50 453.75 454 454.50 455

8e Année. — Numéro 189 *bis*. Samedi 9 Juillet 1887.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

LETTRE DE M. FERD. DE LESSEPS

Nous avons inséré les lignes suivantes dans le dernier numéro du *Bulletin* :

« Le Conseil d'administration de la Compagnie « doit examiner, dans sa séance ordinaire du 8 juillet, la question, posée par M. Ferdinand de Lesseps, de l'opportunité d'une émission d'obligations.

« Les sommes actuellement à la disposition de « la Compagnie, — en caisse, — dépassent cent « millions de francs, et elles permettraient, en « conséquence — si le Conseil le jugeait bon, — « de ne procéder que plus tard à l'émission d'une « deuxième série d'obligations.

« M. Ferdinand de Lesseps pense que l'entreprise du Canal de Panama, destinée, comme « l'entreprise du Canal de Suez, à prospérer pacifiquement hors de toutes complications politiques, de tous conflits internationaux, doit également, pendant la période de sa construction, « n'être entravée par aucune cause; — qu'il est « désirable que la Compagnie, pour tout prévoir, « ait en réserve de grandes disponibilités, surtout « à la fin de la saison pluvieuse (qui vient de commencer dans l'isthme), lorsque les divers entrepreneurs auront à faire les plus grands efforts « pour exécuter le programme des travaux ; — qu'il « est, enfin, de bonne administration d'user de l'autorisation donnée dans ce but par les actionnaires « réunis en assemblée le 29 juillet 1885.

« Nous ferons connaître à nos lecteurs, par un « numéro spécial du *Bulletin*, la décision qu'aura « prise le Conseil d'Administration de la Compagnie. »

Conformément à notre promesse, nous publions aujourd'hui un numéro supplémentaire du *Bulletin* pour faire connaître à nos lecteurs la décision prise par le Conseil d'administration de la Compagnie.

Voici la lettre qu'à l'issue du Conseil d'administration, M. Ferdinand de Lesseps a adressée aux actionnaires et aux correspondants de la Compagnie du Canal interocéanique.

Paris, le 8 juillet 1887.

MESSIEURS,

Autorisé par l'Assemblée générale des actionnaires, tenue à Paris le 29 juillet 1885, à emprunter 600 millions de francs pour assurer l'achèvement du Canal, le Conseil d'Administration empruntait l'année dernière 200 millions sous la forme d'*Obligations nouvelles*, émises à 450 francs, rapportant 30 francs par an et remboursables à 1,000 francs par voie de tirage tous les deux mois.

« Le type d'Obligation à lot, disais-je alors, « n'est heureusement pas le seul qui existe ; on « peut procéder à une émission de titres qui, en « outre d'un revenu honorable, assureraient à chaque porteur sans exception, dans un temps « donné, une large prime bénéficiaire avec des « tirages fréquents où le plus grand nombre possible d'obligations sortiraient, de manière à favoriser également le plus grand nombre possible de porteurs, au lieu d'en favoriser un seul « de temps en temps par un gros lot ».

L'accueil qui a été fait à l'émission de la première série des *Obligations nouvelles*, répondant à ce programme, a prouvé que nous ne nous étions pas trompés.

En effet, tout souscripteur d'*Obligations nouvelles* de Panama est sûr, — à une époque plus ou moins rapprochée, suivant la chance de six tirages annuels, — de doubler au moins son capital.

Je viens, en conséquence, de proposer au Conseil d'Administration d'émettre maintenant une deuxième série d'*Obligations nouvelles*, en offrant aux souscripteurs tous les avantages de la première série, avec un amortissement un peu plus prolongé, mais un revenu annuel supérieur.

Le Conseil, adoptant mes propositions, a fixé le taux d'émission de la deuxième série d'*Obligations nouvelles* à 440 francs, en maintenant l'intérêt annuel de 30 francs et le remboursement de chaque obligation, par voie de tirages tous les deux mois, à 1,000 francs, comme pour la première série.

Plus de la moitié de la somme réalisée par l'émission de la première série est encore dans les caisses de la Compagnie. Nous serions donc en mesure de satisfaire à toutes les exigences actuelles de l'entreprise sans émettre tout de suite 200 nouveaux millions sur les 600 autorisés.

Mais qui peut répondre d'événements susceptibles d'entraver notre marche dans cette période d'exécution où le moindre temps perdu, la moindre hésitation peuvent, tandis que nous nous rapprochons du but, reculer la date de l'ouverture du Canal aux navires?

« Faut-il, — vous disais-je l'année dernière, déjà, « — Faut-il livrer la destinée de notre œuvre aux « incidents imprévus de la politique? Faut-il risquer l'intérêt de nos 350,000 actionnaires ou « obligataires ? Je ne le pense pas. »

Je ne le pense pas davantage cette année.

Si les 100 millions de francs que nous avons en caisse nous sont un grand sujet de quiétude, de force, cette quiétude et cette force seront simplement triplées par une encaisse portée à 300 millions.

Et nous pourrons ainsi continuer à déjouer les calculs des derniers adversaires du second grand Canal maritime ouvert, par la France, à la marine et au commerce du monde.

Nous pourrons dédaigner les manœuvres, les attaques, les insultes, en conduisant le creusement du Canal jusques au point où l'achèvement définitif, indéniable, frappera tous les yeux.

Des préoccupations d'ordre financier ne doivent pas venir troubler le personnel énergique et dévoué qui exécute l'œuvre là bas; l'année qui vient — après la saison des pluies maintenant commencée — sera décisive; notre devoir est de ne rien négliger de ce qui assurera le succès attendu.

La conviction personnelle que je vous exprimais l'année dernière ne s'est pas modifiée. Les difficultés sont grandes, parce qu'elles sont relatives à la grandeur de l'entreprise, à la rapidité voulue de son exécution, à l'immensité des résultats certains.

Aucun obstacle ne surprendra notre énergie, ne modifiera notre volonté, n'ébranlera notre persévérance.

Nous marchons au but patriotique que nous avons accepté, résolument, sans nous laisser surprendre par l'imprévu.

C'est pourquoi, dans ma lettre du 9 juillet 1886, j'ajoutais :

« Est-ce que j'attends avec tranquillité, sans « prévoyance, la démonstration pratique du succès? « Au contraire, nous n'avons cessé d'étudier les « moyens par lesquels, en cas de retards imprévus, « l'inauguration du Canal serait assurée quand « même, sauf à achever plus tard, comme cela a « eu lieu au Canal de Suez, le programme d'exé- « cution totale.

« Ce qu'il faut, c'est qu'avec les 600 millions « réalisés, toutes les mesures soient prises pour « que les navires passent d'un Océan à l'autre « Océan. »

La réalisation successive des 600 millions votés par les actionnaires est une de ces mesures.

Et, comme il est juste que ceux qui concourrent, par leurs capitaux, au succès de l'œuvre nationale entreprise dans l'Isthme de Panama en bénéficient, — au même titre d'ailleurs que ceux qui ont concouru bravement à l'exécution du Canal maritime de Suez, — j'ai insisté pour que les avantages qui ont été offerts aux Souscripteurs de la première série soient accordés aux Souscripteurs de la *deuxième série d'Obligations nouvelles*.

Le Conseil d'Administration ayant approuvé toutes mes propositions, l'émission aura lieu le 26 juillet prochain.

Veuillez agréez, Messieurs, la nouvelle assurance de mon dévouement.

FERDINAND DE LESSEPS.

Nous donnerons, dans notre numéro ordinaire du 16 juillet, tous les détails des conditions de l'émission, dont nous pouvons, dès aujourd'hui, résumer les principales :

Taux d'émission *brut*, **440 francs**.

Intérêt annuel, **30 francs**, payable par trimestre.

Taux de remboursement, **1,000 francs**, par tirages tous les deux mois.

Versement en souscrivant, **30 francs**.

Versement à la répartition, **70 francs**.

Versements complémentaires :

74 fr. 02 du 20 au 25 octobre 1887.
72 66 du 20 au 25 janvier 1888.
71 59 du 20 au 25 avril 1888.
70 55 du 20 au 25 juillet 1888.
36 fr. 57 du 10 au 15 septembre 1888.

En résumé, l'*Obligation nouvelle* de la deuxième série, émise à **440 francs**, reviendra *net* :

A **432 francs 30**, pour les souscripteurs qui, se libérant immédiatement, recevront un titre muni d'un coupon de 7 fr. 50 qu'ils toucheront le 15 décembre 1887 ;

A **425 francs 39**, pour les souscripteurs qui, effectuant les versements aux dates indiquées, recevront, — mais à la libération définitive seulement, — un titre muni du coupon de 7 fr. 50 à toucher le 15 décembre 1888.

LE TRAFIC FUTUR

Nous avons plusieurs fois signalé à nos lecteurs les préparatifs maritimes que font de divers côtés les armateurs pour se trouver prêts à utiliser le Canal de Panama dès le jour de son ouverture, et

nous avons signalé la ligne importante créée dans ce but par le marquis de Campos, dans l'Océan Pacifique.

Une dépêche d'Anvers, ainsi conçue, vient d'être publiée dans la *Shipping Gazette* :

Les vapeurs *Honduras*, *Nicaragua* et *Guatemala*, du marquis de Campos, vont se rendre à Panama pour commencer le nouveau service avec San Francisco.

Nous lisons dans le *Matin* du 6 juillet :

Le marquis de Campos vient d'acheter un autre vapeur, qui partira du Havre pour Panama rejoindre les trois steamers expédiés avant pour le service de Panama à San Francisco.

On pense inaugurer la ligne d'Europe à Colon en septembre. Les départs auraient lieu d'Anvers, en faisant escale au Havre. Ces steamers seront en correspondance avec le service de Panama à San Francisco.

Nous lisons dans le *Paris-Bourse* :

Les armateurs sont des gens prévoyants; ils n'ignorent pas ce que leur en a coûté d'avoir cru aux détracteurs du Canal de Suez. La perte a été immense, parce qu'il a fallu plus de dix ans pour mettre l'outillage en harmonie avec les nécessités du service ; mais, malgré cela, des industriels aussi sérieux que les armateurs ne se livreraient pas à des dépenses aussi formidables si les renseignements, puisés à bonne source, laissaient subsister le moindre doute sur l'achèvement du Canal de Panama.

L'ÉMISSION DU 26 JUILLET

L'OPINION DE LA PRESSE

Nous groupons ici, sans commentaires, les opinions émises par la presse sur l'opportunité d'une émission, à la suite de la note que nous avions publiée dans le dernier numéro du *Bulletin* et que nous reproduisons plus haut :

Le « Moniteur Universel »

« L'œuvre suit sa marche régulière, plus ou moins vite, mais sûrement ; on ne nie plus nulle part la possibilité de l'exécution ; les préparatifs pour se servir du Canal augmentent de jour en jour ; il ne faudrait pas courir le risque d'un événement quelconque, capable de troubler une émission, opération qu'il faut toujours faire le plus vite possible. La Compagnie a cent millions dans ses caisses. Qu'elle en ait deux cents, trois cents, et elle sera encore plus forte devant ses adversaires financiers. »

Le « Journal des Débats »,

« A propos du bruit qui a couru en Bourse de la proposition qui serait faite à l'assemblée du 21 juillet d'émettre un nouvel emprunt, nous croyons devoir reproduire l'extrait suivant d'un article, d'une logique irréfutable, publié par la *Revue-Gazette :*

« Nous ne sommes pas en mesure de dire si l'administration songe ou non à émettre un emprunt. Ce que nous « savons, c'est que M. de Lesseps a demandé à ses actionnaires, il y a deux ans, l'autorisation d'emprunter 600 millions; qu'il n'a jusqu'ici, et fort sagement, réalisé qu'une « partie de cet emprunt, et qu'il agirait moins sagement, à « notre avis, s'il attendait (comme le voudraient sans doute « ses adversaires financiers) l'épuisement de ses larges ressources actuelles pour procéder à l'émission qui devra avoir « lieu tôt ou tard.

« Nous sommes à peu près sûrs, en effet, de quelques mois « d'accalmie politique, tant intérieure qu'extérieure ; l'argent est abondant; les coupons payés, depuis une année, « par M. Ferdinand de Lesseps lui-même à ses actionnaires « et obligataires des canaux de Suez et de Panama (plus « d'un million de petits capitalistes), forment une épargne « spéciale, et M. de Lesseps aurait tort, grand tort, d'attendre.

« L'œuvre suit sa marche régulière, plus ou moins vite, « mais sûrement ; on ne nie plus, nulle part, la possibilité de « l'exécution ; les préparatifs pour se servir du Canal augmentent de jour en jour ; il ne faudrait pas courir le risque d'un événement politique quelconque, — en Europe « ou en Amérique, — capable de troubler une émission, « opération qu'il faut toujours faire le plus vite possible.

« La Compagnie à 100 millions dans ses caisses. Qu'elle « en ait 200, 300, et elle sera encore plus forte devant ses « adversaires financiers. »

La « Cote européenne »

« Les uns pensent qu'il conviendrait de laisser passer la saison des pluies, maintenant commencée, et qui va troubler les travaux pendant trois mois, d'autant que la Compagnie a en caisse plus de 100 millions, ce qui permet d'attendre et de préparer la saison sèche; d'autres ne veulent pas risquer les événements possibles, et certainement inconnus, de l'automne prochain, et entendent s'assurer le plus gros encaisse possible pour poursuivre l'achèvement du canal, sans avoir à se préoccuper des politiques intérieures et extérieures.

« Il est probable que M. Ferdinand de Lesseps tranchera la difficulté en formulant son avis. »

La « Bourse »

« Mais, dit-on, puisque la Compagnie a 120 millions en caisse, pourquoi faire immédiatement un emprunt ?

« La Compagnie de Panama, ayant inévitablement à contracter un emprunt dans un délai maximum de six mois, a donc tout intérêt à le faire dès aujourd'hui, précisément parce que ses caisses sont pleines.

« Elle y gagnera, en outre, d'aborder cette grosse opération avec une entière tranquillité d'esprit, car elle sait, au cas où un accident quelconque viendrait en compromettre le résultat, que la marche régulière de ses travaux n'en serait nullement troublée, sa situation financière présente lui assurant un sursis de plusieurs mois pour attendre le retour de conditions plus favorables. Il est d'ailleurs bien évident que, dans une entreprise aussi formidable, on ne doit jamais attendre d'en être à son dernier sou pour se procurer les centaines de millions qui vont être annuellement nécessaires pendant la période décisive des grands travaux qui s'inaugurera dès le retour de la bonne saison, c'est-à-dire au mois de novembre prochain.

« Ne voit-on pas quelles seraient, pour l'avenir de cette

œuvre merveilleuse, les conséquences d'une suspension momentanée des travaux si, lorsque toutes les ressources aujourd'hui disponibles seront épuisées, des circonstances malheureuses, qui n'ont, hélas ! rien d'invraisemblable, venaient rendre provisoirement impossible tout appel au crédit?

« Et, quand nous parlons « d'accident quelconque » et de « circonstances malheureuses », on comprend bien qu'il s agit d'événements absolument étrangers au Canal luimême.

« On sait combien notre situation politique intérieure est actuellement tendue et troublée ; on sait aussi combien nos relations étrangères sont incertaines et précaires, et, non pas seulement les nôtres, mais celles de toutes les nations européennes entre elles...

« C'est pourquoi nous disons que l'Administration du Canal de Panama manquerait à toutes les règles de la prudence et de l'habileté en ne mettant pas les circonstances présentes à profit. »

Le « Gaulois ».

« Convient-il, malgré la saison des pluies où l'on vient d'entrer là-bas, malgré les disponibilités de la Compagnie, qui représentent de 100 à 120 millions, malgré l'amélioration constante de l'affaire au point de vue du crédit, convient-il, disons-nous, de faire appel au public et de fortifier, encore, par une émission nouvelle, la situation financière de la Compagnie?

« J'ai déjà indiqué mon opinion ; et, je le répète, il ne me paraît pas qu'on puisse hésiter.

« Si la Compagnie est forte parce qu'elle a 120 millions, elle le sera bien davantage quand elle en possédera 300 ».

La « France »

« Quelques-uns prétendent que, le Panama ayant encore 120 millions au moins de disponible pour sa campagne, il n'a aucun intérêt à se presser de faire appel à ses fidèles.

« Nous ne sommes pas de cet avis. Nous croyons, au contraire, que le Panama arrivant à l'heure des grands efforts, des grands coups de collier qui vont le faire aboutir, ne doit pas s'exposer à discuter l'heure de ces efforts faute de disponibilités. Il faut qu'au contraire il ait des ressources telles qu'aucune tentative ne puisse l'arrêter du moment où elle cherche à atteindre plus vite le but.

« Ce point même n'intéresse que secondairement les obligataires. Pour eux, la question n'est pas que le but soit plus ou moins rapidement atteint, elle est seulement dans la sécurité du revenu ; or, à ce point de vue là, ils ne peuvent avoir de doute, car Panama, plus tôt ou plus tard, fera la fortune de ses actionnaires, conséquemment assure à ses obligataires un placement de tout repos ».

Le « Paris-Bourse ».

« Les œuvres gigantesques ne peuvent pas être dirigées comme les petites affaires. On ne doit rien laisser au hasard et mobiliser les ressources aussi vite que possible. Laisser subsister un aléa sur ce point serait une imprudence dont nous ne supposons pas capables les administrateurs du Canal de Panama.

« On peut, d'ailleurs, échelonner les versements de l'emprunt d'une manière qui n'accumulerait pas trop vite les disponibilités de la Compagnie.

« Qu'a à faire avec cela la saison des pluies? Tout le monde sait qu'elle existe et qu'elle doit nécessairement se reproduire chaque année. D'autre part, les disponibilités créées par les coupons de juillet sont déjà un motif sérieux pour que la Compagnie doive en profiter. Il est clair, alors même que les événements politiques ne donneraient lieu à aucune appréhension, que l'argent se resserrera vers l'automne et vers la fin de l'année.

« Dans ces conditions, il ne faut pas que la Compagnie s'attarde. »

La « Revue-Gazette »

« Il y a, chaque année, à la veille des assemblées de Panama, comme un certain apaisement dans l'imagination des adversaires de l'entreprise, on ne lance pas beaucoup de « faux bruits », on annonce moins de « catastrophes », on se contente (comme nous l'avons vu la semaine dernière) de peser sur les cours des titres, brutalement, sans raison plausible, sans le moindre prétexte, en *offrant* des actions... qu'on ne possède pas. Cela augmente le découvert et fortifie la valeur. Pourquoi donc les actionnaires se plaindraient-ils?

« L'accalmie d'imagination dont nous venons de parler vient de ce que les rapports de M. Ferdinand de Lesseps, toujours aussi complets, aussi minutieux et aussi nets qu'on peut les désirer, disent avec calme la situation vraie des choses, et il en résulte, chez les associés, le renouvellement d'une confiance contre laquelle viennent se heurter les plus savantes stratégies des baissiers...

« Il est arrivé, contrairement aux vues du Congrès international, que le promoteur du Canal de Suez a rencontré, pour l'exécution de son second œuvre, des adversaires inattendus, sinon plus puissants, au moins aussi acharnés que ceux qui s'étaient opposés au percement de l'isthme de Suez, et, en outre, qu'une coalition financière a combattu (et par quelles armes !), en plein Paris, — et non pas à Londres, ni à New-York, — le crédit de la Compagnie.

« Si bien que d'un côté, la Compagnie a dû emprunter à un taux supérieur à 5 0/0, — ce dont ne se plaignent pas les obligataires, du reste...

« De telles entreprises ne se jugent pas à la mesure de quelques insuccès partiels, de quelques difficultés passagères, — comme, par exemple, la difficulté de recrutement des ouvriers, dont nous avons parlé, — mais à la grandeur de l'effort nécessaire et à la munificence des résultats.

« Et si ces résultats n'étaient pas vraiment extraordinaires, on n'aurait pas assisté à cet acharnement d'adversaires purement financiers dont le but, tout simple, tout net, — cela a été cyniquement écrit, — est de déposséder les actionnaires actuels par la peur, et de troubler M. Ferdinand de Lesseps par une opposition systématique , comme si M. de Lesseps était homme à se laisser décourager.

« L'opposition à l'exécution de l'œuvre de Panama étant ce que nous venons de constater, il est naturel qu'elle se manifeste à la Bourse par des baisses imposées, appuyées de bruits alarmants, et de considérations financières au moins bizarres.

« Ne disait-on pas, à la Bourse, il y a huit jours, que la Compagnie « ne savait comment payer le coupon de juillet ? » — Or, il suffisait de lire les *Bilans* publiés par la Compagnie elle-même, et d'additionner, même en les majorant, ses dépenses moyennes normales, pour voir que la Compagnie a *en caisse*, actuellement, de 100 à 120 millions».

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE. — PARIS

8e Année. — Numéro 190. Samedi 16 Juillet 1887.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 21 Juillet 1887

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire convoquée pour le 18 juin courant est remise au 21 *Juillet* prochain, à *trois heures* de relevée, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain.

Aux termes des statuts, les membres présents à la deuxième assemblée délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions qu'ils représentent, mais ils ne peuvent délibérer que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour le 18 juin seront valables pour le 21 juillet et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 15 juillet.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

M. Ferdinand de Lesseps vient d'adresser la lettre autographe suivante aux actionnaires de la Compagnie possédant un nombre d'actions suffisant pour assister à l'assemblée du 21 juillet.

Paris, le 12 juillet 1887.

Monsieur,

Comme chaque année, un très grand nombre d'actionnaires m'envoient leurs pouvoirs *pour les faire représenter à l'Assemblée du 26 juillet.*

Ce témoignage, d'une confiance constante me touche profondément, et cette confiance m'est très précieuse en ce moment où, tout étant prêt, organisation, installation, machines, etc., il ne reste qu'à marcher vers le but final, tous groupés, unis, sans défaillance.

C'est à l'Assemblée générale que se manifeste cette union; mais je constate que le nombre des pouvoirs qui me sont envoyés augmentent chaque année

et que par conséquent le nombre des actionnaires présents diminue.

Je le regrette. — Pendant la période de construction, l'Assemblée annuelle doit être le point de réunion des actionnaires et de la Direction. C'est là que les vues de chacun peuvent être échangées pour le plus grand avantage de tous ceux qui se sont associés à l'exécution du deuxième grand Canal maritime.

La distribution du rapport faite aux actionnaires quelques jours avant l'Assemblée, si elle diminue en partie l'intérêt qui attirait au début le plus grand nombre des actionnaires, permet à chacun de se faire une appréciation et de formuler, s'il y a lieu, les observations que cette lecture peut lui avoir suggérées.

Il est, à tous les points de vue, désirable que les actionnaires du Canal de Panama viennent à l'Assemblée. Je leur en serai personnellement reconnaissant.

FERDINAND DE LESSEPS.

OBLIGATIONS NOUVELLES

1re SÉRIE.

Sixième Tirage.

Le sixième tirage des obligations nouvelles aura lieu le samedi 13 août prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 1,000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 septembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du quatrième coupon.

Les porteurs d'Obligations nouvelles de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 4 (de 7 fr. 50) échéant le 15 août 1887, sera payé, à partir du mardi 16 août 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger à raison de :

7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

7 fr. 048, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

LE CUBE DE JUIN

Une dépêche télégraphique a fait connaître à l'Administration de la Compagnie que le cube de juin avait été d'*un million cent-quatre-vingt-douze-mille* mètres.

La saison des pluies ayant commencé vers le milieu du mois de juin avec une extrême violence, le résultat, — qui offre une augmentation de 25.000 mètres sur mai, — doit être considéré comme satisfaisant.

Il résulte également des dépêches transmises à l'Administration, qu'en juin, de très grands efforts, couronnés de succès, ont été faits pour hâter le creusement des Dérivations destinées, nos lecteurs le savent, à affranchir les chantiers des eaux fluviales pendant l'époque des inondations.

L'AVENIR DU CANAL

ET LA

Chambre de commerce de San-Francisco

Le dernier courrier d'Amérique nous apporte le récit d'un banquet offert, à San-Francisco, par la Chambre de commerce, à M. Davis.

Le toast porté à la Chambre de commerce avait pour titre : TOAST AU CANAL INTEROCÉANIQUE, NÉCESSITÉ GÉOGRAPHIQUE DE NOTRE PAYS.

« Le discours de M. Davis, lisons-nous dans le « *Star and Herald*, appuyant de la façon la plus en- « thousiaste le creusement d'une route d'eau, d'un « océan à l'autre océan, comme la chose devenue « nécessaire à la prospérité de la suprématie com- « merciale de San-Francisco, fut des plus élo- « quents. »

Le rédacteur du *Star and Herald* ajoute qu'en terminant son discours « M. Davis déclara que sa « foi ardente dans un avenir glorieux pour la côte « occidentale de l'Amérique du Nord n'était pas « exagérée, et que ces expressions si vives avaient « la vivacité qu'elles devaient avoir, et qu'elles « devaient être lues par tous ceux qui s'intéressent « à la construction de la grande route interocéanique « et à son achèvement, afin que les vastes bénéfices « qui en résulteront deviennent plus tôt évidents « aux yeux de tous. »

M. Davis avait dit :

Voyez quels considérables changements ont été produits par le Canal de Suez !

L'isthme de Suez, l'étroite bande de terre qui séparait la mer Rouge et la Méditerranée fût coupée d'une mer à l'autre pour le passage des navires, et le commerce reprit son ancienne route.

Le parallèle avec le Canal interocéanique, peut avantageusement soutenir la comparaison : Les transports à meilleur marché mettront San Francisco à même de regagner le terrain perdu. Avec l'ouverture du Canal interocéanique, la Californie entrera dans une nouvelle voie de prospérité, de splendeur.

L'immigrant venant du vieux monde trouvera un passage à bon marché, facile et sûr, pour notre terre promise.

Bref, notre isolement sera enfin rompu : l'Atlantique et le Pacifique deviendront une mer ; et la Californie, au lieu d'être une colonie détachée telle que l'Australie, sera rapprochée de plus en plus, non seulement de ses sœurs plus âgées sur l'Atlantique, mais de toutes les nations du vieux monde ; et les bénéfices qui résulteront pour notre ville à San-Francisco, seront peu de chose devant ce bienfait d'une importance bien autrement considérable qui en résultera pour tout le peuple de Californie.

A mesure que se poursuit l'exécution du Canal interocéanique, on voit se dessiner davantage les bénéfices incalculables qui en résulteront pour les pays que baigne l'océan Pacifique, et que l'obstacle de Panama isolait du reste du monde.

Le Canal de Panama aura, sur le Canal de Suez, cet avantage que les commerçants et les armateurs n'auront pas attendu le « lendemain de son inauguration » pour l'utiliser.

Tout le monde se prépare, — et avec quelle activité ! — à passer le Canal aussitôt après son ouverture.

L'ÉMISSION DU 26 JUILLET

La décision prise par le Conseil d'administration de la Compagnie, sur la proposition de M. Ferdinand de Lesseps, d'émettre immédiatement une *deuxième série d'Obligations nouvelles*, a été remarquablement accueillie par l'opinion publique et par les actionnaires.

La presse a été presque unanime à approuver cette décision.

Il nous serait impossible de reproduire ici, même par des extraits restreints, tout ce que les journaux ont publié.

Nous en ferons un choix, tout en regrettant de ne pouvoir tout publier, — car, à cette occasion, non seulement la presse française a nettement apporté son adhésion à la décision prise par le Conseil, mais encore l'a-t-elle fait en des termes qui montrent combien le but de l'Administration et la solidité des actionnaires sont appréciés.

Pour plus de clarté, nous classerons les divers extraits sous des rubriques spéciales formant nomenclature :

LE VOTE DU CONSEIL

Le conseil d'administration de Panama a adopté hier, à l'unanimité, la proposition de M. Ferdinand de Lesseps de procéder, le 26 juillet, à l'émission d'une deuxième série d'obligations nouvelles. — *Le Français.*

La Compagnie de Panama ne fait, en s'adressant de nouveau au public, que réaliser son programme financier. Elle est loin, il est vrai, d'avoir épuisé ses ressources, puisque — la lettre de M. Ferdinand de Lesseps le constate — elle a encore en caisse une somme de 100 millions ; mais la possession d'une pareille réserve est, à elle seule, une force inestimable pour la réussite de l'emprunt.— *L'Intransigeant.*

La résolution qu'a prise la Compagnie, sur l'initiative et conformément aux vues de M. Ferdinand de Lesseps, ne surprendra personne. Quand, l'année dernière, il fut procédé à un emprunt de 200 millions, la Compagnie eut soin de déclarer que cet appel au crédit serait suivi d'appels semblables ; et, pour mieux préciser, elle se fit autoriser à emprunter une somme totale de 600 millions, sur lesquels les 200 millions émis le 3 août 1886 furent imputés à titre de premier acompte.

Le moment est bien choisi pour une souscription de cette nature. Le maintien de la paix au dehors, une tranquillité complète au dedans, l'approche des vacances parlementaires, une abondance réelle d'argent, voilà des conditions assurément séduisantes. En voulant les mettre à profit, M. Ferdinand de Lesseps et la Compagnie de Panama ont, sans contredit, agi au mieux des intérêts qui leur sont confiés. — *Le Temps.*

M. Ferdinand de Lesseps voyait juste, lorsqu'il se décidait, l'année dernière, à émettre la première série d'*obligations nouvelles*. On lui conseillait alors, comme aujourd'hui, « d'attendre encore », de laisser se calmer des oppositions qui s'étaient manifestées contre l'entreprise, de ne pas « troubler un marché qui avait besoin de se ressaisir », etc., etc. Et M. de Lesseps, demeurant sourd à ces conseils intéressés, émit la première série d'*obligations nouvelles*, emprunta 200 millions sur les 600 que ses actionnaires l'avaient autorisé à demander.

Le succès légitima l'énergique décision du promoteur des Canaux de Suez et de Panama. Or, depuis cette époque, la situation de l'entreprise s'est considérablement améliorée ; il n'y a plus aucun doute sur l'exécution pratique du Canal, sur le transit considérable et immédiat que les armateurs préparent de toutes parts ; et les derniers adversaires de l'œuvre en sont réduits à payer par des reports de 3 et 4 francs, à la Bourse, les manœuvres de baisse qu'ils tentent sur le cours des valeurs pour saper le crédit de la Compagnie.

C'est parce que les adversaires actuels de l'entreprise française du Canal de Panama sont des adversaires financiers, ou, du moins, usent, contre les actionnaires et obligataires du second grand Canal maritime, de *moyens financiers*, qu'il faut, à notre avis, les mettre dans l'impossibilité d'agir. — *La Revue-Gazette.*

LE BUT DE L'ÉMISSION

L'épargne française, le monde entier ne manquera pas de donner son appui à M. de Lesseps, au Grand Français, qui a entrepris l'œuvre grandiose qui fait partie intégrante de la gloire du dix-neuvième siècle.

Cet emprunt aura l'avantage de permettre un redoublement d'activité sur les chantiers. Le temps est de l'argent et il faut mener rapidement les travaux pour ne pas accumuler les intérêts du capital employé. C'est pour cela que, malgré la réserve considérable que possède la Compagnie, il doit permettre de marcher sur une base nouvelle d'opérations. — *Le Constitutionnel.*

LA LETTRE DE M. DE LESSEPS

M. de Lesseps a exposé à ses actionnaires les motifs de cette émission, dans une lettre où l'on retrouve, avec sa foi profonde dans le succès, sa franchise habituelle. C'est un document intéressant dans l'histoire du Canal de Panama. — *Le Gaulois.*

LES CONDITIONS

Les *obligations nouvelles* offertes au public sont au nom-

bre de 500,000. Emises à **440** fr., elles rapportent 30 fr. d'intérêt annuel, payables trimestriellement les 15 septembre, 15 décembre, 15 mars et 15 juin, et sont remboursables à 1,000 fr. en 48 ans par tirages bi-mestriels les 15 septembre, 15 novembre, 15 janvier, 15 mars, 15 mai et 15 juillet.

On verse : 30 fr. en souscrivant, 70 fr. à la répartition du 3 au 6 août, 75 fr. du 20 au 25 octobre, 75 fr. du 20 au 25 janvier 1888, 75 fr. du 20 au 25 avril 1888, 75 fr. du 20 au 25 juillet 1888, 40 fr. du 10 au 15 septembre 1888.

Les *titres libérés à la répartition* ne coûteront que **432 30**, avec jouissance du 15 septembre 1887. — *Le Figaro.*

LES AVANTAGES

Ce qui me frappe le plus, c'est la sollicitude vraiment particulière dont M. de Lesseps fait toujours preuve envers les clients de ses entreprises, Suez ou Panama. Il se fait de si grandes choses qu'on néglige de s'arrêter à ces détails; mais en réalité personne n'a déployé plus d'ingéniosité que lui, ni plus d'initiative dans l'organisation et la poursuite financière de ses œuvres. On lui doit, si je ne me trompe, la vulgarisation des parts de fondateur, les bons de coupons arriérés, les obligations; toutes formules qui ont fait fortune.

A Panama, il a voulu donner les obligations qui vont être émises à des conditions encore plus favorables, et il y est parvenu. L'émission se fait à 440 ; le titre ne ressort même qu'à 432.40, s'il est intégralement libéré dès la répartition. Ce résultat ne coûte rien à la Société; il a été obtenu au moyen d'un léger retard dans l'amortissement. Il n'en est pas moins vrai qu'il rend, pour l'acheteur, le placement plus avantageux.

Ces soins-là sont caractéristiques. Ils montrent que, dans une affaire de cette envergure, on ne néglige rien de ce qui est avantageux au public. Maintenant, il est bien entendu que c'est une observation faite en passant. J'aurai à revenir sur l'émission et à l'examiner aux divers points de vue où elle intéresse les capitalistes. — *Louis Prudent.*

La certitude de doubler son capital en un temps donné suivant la chance de tirages ayant lieu tous les deux mois, qui a fait le succès de l'émission de la première série, assure le succès de la deuxième. — *La Lanterne.*

Quel est le revenu de la *nouvelle obligation ?*

En raisonnant, sans s'occuper de la prime d'amortissement et en prenant pour base le prix net de 432.30, le revenu ressort à 6.94 0/0.

L'époque probable de remboursement, c'est-à-dire le moment où la moitié de l'emprunt sera remboursée, est à 31 ans.

L'amortissement constitue un bénéfice, plus substantiel que le lot lui-même.

Chaque porteur de 50 obligations, qui serait remboursé dans la dernière année, aura gagné un gros lot de plus de 100,000 fr. — *Paris-Bourse.*

On ne saurait trouver un placement à la fois plus sûr et plus rémunérateur que ces titres, qui assurent à tous leurs souscripteurs, dans un temps donné, un remboursement à plus du double du capital versé. — *La Patrie.*

LES COUPONS TRIMESTRIELS

Bornons-nous aujourd'hui à mettre en évidence, entre autres avantages inhérents à ces obligations, l'innovation qui leur affecte des coupons trimestriels. Seules, avec les rentes françaises, elles offrent cette particularité à l'épargne nationale. — *Le XIXe Siècle.*

LES TIRAGES

Il y a dans l'émission de la *deuxième série des Obligations nouvelles de Panama*, une combinaison ingénieuse ; les tirages qui, de deux mois en deux mois, assurent aux porteurs le doublement de leur capital à un moment donné, auront lieu précisément pendant les mois où il n'y a pas de tirage des obligations de la première série ; ce qui fait que les capitalistes ayant déjà des obligations nouvelles de la première série et qui prendront, par exemple, un nombre égal d'obligations de la deuxième série de l'émission du 26 juillet, auront un tirage bénéficiaire *tous les mois.* — *Le Télégraphe.*

LES OBLIGATIONS LIBÉRÉES

Les souscripteurs qui libéreront leurs titres à la répartition jouiront d'une bonification de 5 fr. qui, ajoutée à l'intérêt de 6 0/0 du jour de la libération au 15 septembre 1887, soit 2 fr. 70, fera ressortir l'obligation à 432.50. — *Le Soir.*

LES CONCOURS

Il est probable que le consortium ordinaire de nos grands établissements d'émission prêtera ses guichets à l'émission des 500,000 obligations 6 0/0 (2e série) que la Compagnie de Panama met en souscription publique le 26 courant. — *Le XIXe Siècle.*

Toutes les grandes Sociétés de crédit donnent, comme précédemments leur concours à cette opération, et ouvriront leurs guichets aux souscripteurs à Paris, en province et à l'étranger. — *Le Messager de Paris.*

LE TRAFIC

A l'époque de l'ouverture du Canal de Suez, à la possibilité de laquelle les Anglais crurent si tard, on a été obligé de construire des steamers, avec des considérations spéciales en vue du transit, comme actuellement la navigation de nuit demande de nouveau des préparatifs spéciaux; au commencement, le trafic était entravé en partie par les considérations précédentes, et seulement après quelques années il put se développer complètement. Il en sera autrement avec le Canal de Panama. Dès la première heure de l'exploitation, tous les navires, les barques comme les plus grands paquebots, les vapeurs comme les voiliers, pourront passer le Canal interocéanique. — *La Bourse de Vienne.*

SUEZ ET PANAMA

Une série d'obligations nouvelles, sont offertes au public de l'épargne à des conditions exceptionnellement avantageuses.

Le public répondra avec empressement à l'appel qui va lui être adressé par la Compagnie de Panama. L'exemple du Suez, les résultats admirables qui ont été obtenus, sont pour les capitaux de précieux encouragements. Cependant, que n'a-t-on pas écrit sur le percement de l'isthme de Suez, que l'on qualifiait d'entreprise impossible, et ruineuse au cas où elle serait possible ! — *La Défense.*

Les valeurs émises sous le patronage de M. Ferdinand de Lesseps ont toujours obtenu auprès de l'épargne un accueil empressé. Les splendides résultats du Canal de Suez sont un sûr garant de l'avenir prospère qui attend le Canal de Panama. Nous avons toujours défendu les œuvres grandioses

de M. de Lesseps, et les capitalistes qui ont suivi nos inspirations dans l'affaire de Suez ont fait une fortune. Le Canal de Panama donnera des produits plus brillants encore que le Canal de Suez. Dans l'émission d'obligations qui va avoir lieu, il s'agit tout simplement de doubler son capital dans un délai plus ou moins prochain, sans rien sacrifier à la solidité du gage. Nous croyons que l'émission du 26 juillet sera un nouveau triomphe financier pour M. Ferdinand de Lesseps. — *La Liberté.*

Chaque fois que M. Ferdinand de Lesseps a dû s'adresser aux capitaux français, il a été chaleureusement répondu à son appel. On a toujours présents à l'esprit les admirables résultats donnés par le Canal de Suez ; c'est là un garant de l'avenir prospère qui attend la grande et patriotique entreprise du Canal de Panama. — *L'Observateur.*

Le public a depuis si longtemps accordé toute sa confiance à M. Ferdinand de Lesseps, il a toujours si présent à la mémoire les résultats prodigieux obtenus par la vaste entreprise du Canal de Suez, qu'on ne peut douter un instant de la réussite de l'émission. — *Le Voltaire.*

Nous ne croyons pas à des complications quelconques susceptibles de nuire à l'exécution pratique du Canal, — mais, ce qui est parfaitement possible, et ce que les adversaires financiers actuels de l'œuvre française de Panama ne disent pas, et ce qui est vrai, c'est que ces « complications possibles » pourraient, en inquiétant les capitaux, rendre difficiles à M. Ferdinand de Lesseps, à un moment critique, les appels successifs qui lui restent à faire pour réaliser les 600 millions qu'il est autorisé à se procurer.

Eh bien ! il faut mettre ces adversaires dans l'absolue impossibilité de nuire à l'œuvre. Comme nous le disions la semaine dernière : « la Compagnie a cent millions dans ses « caisses ; qu'elle en ait deux cents, trois cents, et elle « sera encore plus forte devant ses adversaires financiers. »

L'émission aura le double avantage d'assurer l'avenir de la Compagnie, c'est-à-dire la marche des travaux, et de ruiner les plans de ses adversaires. — *La Revue-Gazette.*

LE TRAFIC FUTUR

Le Sénat, dans la séance du 28 juin, a ratifié la convention conclue le 30 juin 1886 entre l'Etat et la Compagnie des *Messageries maritimes.* Dans la discussion qui a précédé l'adoption de cette convention, M. Ernest Boulanger, rapporteur, a insisté sur les réserves faites par l'Etat en vue de l'ouverture du Canal de Panama.

On se rappelle que, lors de la discussion de la Convention à la Chambre des Députés, les mêmes observations furent présentées et que M. Granet, alors ministre des postes, insista sur la clause de l'article 2 qui a pour objet « de prévoir que les « services subventionnés pour l'Australie pourront « être détournés pour prendre la route plus rapide « de l'Isthme de Panama ».

On nous écrit de Londres :

En attendant l'exécution du Canal maritime de Panama, les Allemands déploient une très grande activité dans l'Océan Pacifique pour y créer des trafics, de telle sorte, qu'au moment de l'ouverture de la voie nouvelle aux navires, les relations commerciales se trouvent le plus largement possible établies.

Le Secrétaire d'Etat pour les colonies, sir Henry Holland, a dit à la Chambre des Communes que le Gouvernement anglais projetait une « convention internationale » pour le règlement de ce trafic spécial. Le Ministre de la Reine a ajouté que le gouvernement allemand « serait favorable à l'idée d'une pareille convention ».

En outre des vapeurs *Honduras*, *Nicaragua* et *Guatemala*, qui vont se rendre incessamment à Panama pour commencer un service régulier entre cette ville et San-Francisco, M. le marquis de Campos vient d'acheter un autre steamer pour augmenter les départs sur cet itinéraire.

On pense que la ligne d'Europe à Colon sera inaugurée en septembre prochain. Les départs auront lieu d'Anvers, en faisant escale au Havre. Ces steamers seront en correspondance avec la ligne que nous venons de mentionner.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 15 Juillet 1887.

Opp. 664. — Sur une obligation nouvelle définitive au porteur, n° 248,323.

Opp. 665. — Sur cinq obligations nouvelles définitives au porteur, nos 388,064 à 388,068.

Opp. 666. — Sur six obligations 4 0/0 au porteur, nos 225,665 à 225,669 et 398,273.

Opp. 667. — Sur vingt coupons n° 13 (échéance du 1er juillet 1887), d'actions au porteur, nos 231,064, 231,075 à 231,079, 233,652 à 233,658, 304,941 à 304,944, 340,639, 345,902 et 557,239.

Opp. 668. — Sur huit obligations 3 0/0 au porteur, nos 509,024 à 509,031.

Opp. 669. — Sur deux actions au porteur, nos 309,094 et 309,095.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 Juillet 1887.

Opp. 533. — Sur vingt obligations 4 0/0 au porteur, nos 101,978 à 101,997.

Opp. 555. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées, nos 2,447 et 2,448.

Opp. 565. — Sur six obligations nouvelles définitives au porteur, nos 258,816 à 228,821, et sur quatre obligations nouvelles provisoires libérées, nos 37,908 à 37,911.

Opp. 618. — Sur huit coupons n° 13 (échéance du 1er juillet 1887), d'actions au porteur, nos 82,984 à 82,987 et 113,497 à 113,500.

Opp. 620. — Sur un coupon n° 5 (échéance du 15 avril 1887) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 25,208.

Opp. 643. — Sur neuf obligations nouvelles définitives au porteur, nos 421,077 à 421,085.

Le gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 15 JUILLET 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES
	AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouissance 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouissance 1er avril	TOUT PAYÉ TITRES DÉFINITIFS Jouissance 15 mai 1887
1er JUILLET	390 388.75 387.50 390 387.50	en liq. : 388.75 au 15 : 387.50	347 345	202 203	254	454 453 452.50 453.75 454 454.25 454 50 454.75 455 455.50 456
2	390 388.75 387.50 390 391 392.50 393.75 395	en liq. : 387.50 au 15 : 387.50	347 346	203 203.50 204	255	454 454.25 454.50 454.75 455 455.25 455.50 456
3	»	»	»	»	»	»
4	393.75 395 396.25	en liq. : ... au 15 : 393.75	345 346 345	202.50 203.75 204	255 254.50 254	455 455 25 455.50 455.75 456 456.50 456.75 457
5	393.75 395 393.75	en liq. : ... au 15 : 393.75	345 344.50 344 342 343	204	255 254 255	456 456.25 456.50 456.75 457 456 456.25 457 457.25 457.50 457.75 458
6	381.25 382.50	en liq. : ... au 15 : 380	343	202.50 203	255 254 255	457 457.50 458 459 458.50 459 459.50 460 459.50 459.75 460
7	383.75 382.50 381.25	en liq. : ... au 15, 382.50	343 343.50 343 342.75 342.50 342 25 342 341 340	204 203	255	460 459.50 459 459.50 459.75 460
8	385 386.25 387.50 385 386.25 387.50	en liq. : ... au 15, 382.50	343 343.50 344 345 343	203 202.50 202 201 200 203 200	254 254.50 255	459 459.25 459 50 459.75
9	386.25 385 387.50	en liq. : ... au 15, 387.50	340 335 330 331	200 201 200 201 201.50	255 254	459 458.50 458 457.50 457 455
10		»	»	»	»	»
11	385 383.75 386.25 385 386.25	en liq. : ... au 15, 383.75	335 337 339 335 333	200 199	[illegible]	450 450.50 450 449 447.50 448 448.50 448 448.25 448.50
12	385 386.25	en liq. : ... au 15, 385	330 329 328.75 328.50	201 200	251 250	440 435 430 435 438.75 440
13	386.25 387.50 388.75 386.25 387.50 388.75	en liq. : ... au 15, 386.25	329.50 330 329 328	200 202 203.75 200	247 245 242 240 245 246 247 246 243.75	435 435.25 434 433.75 433.50
14	»		»	»	»	»
15	385 386.25 387.50	en liq. : ... au 15, 387.50	310.50 312.50 314 314.50 355	200 200.50 201	247.75 250	435 435.50 435.75 436 436.25 436.50 436.75 437

Lettre de M. Ferdinand de LESSEPS

A MM. les Actionnaires et Correspondants de la Compagnie du Canal de Panama

Paris, le 8 Juillet 1887.

MESSIEURS,

Autorisé par l'Assemblée Générale des Actionnaires tenue à Paris le 29 Juillet 1885, à emprunter 600 millions de francs pour assurer l'achèvement du Canal, le Conseil d'Administration empruntait l'année dernière 200 millions sous la forme d'*Obligations nouvelles*, émises à 450 francs, rapportant 30 francs par an et remboursables à 1,000 francs par voie de tirage tous les deux mois.

« Le type d'Obligation à lot, disais-je, alors, n'est heureusement pas le seul qui existe; on peut procéder « à une émission de titres qui, en outre d'un revenu honorable, assurerait à chaque porteur, sans exception, « dans un temps donné, une large prime bénéficiaire, avec des tirages fréquents où le plus grand nombre « possible d'Obligations sortiraient, de manière à favoriser également le plus grand nombre possible de porteurs, « au lieu d'en favoriser un seul de temps en temps, par un gros lot. »

L'accueil qui a été fait à l'émission de la première série des *Obligations nouvelles* répondant à ce programme, a prouvé que nous ne nous étions pas trompés.

En effet, tout souscripteur d'*Obligations nouvelles* de Panama est sûr, — à une époque plus ou moins rapprochée, suivant la chance de six tirages annuels, — de doubler au moins son capital.

Je viens, en conséquence, de proposer au Conseil d'Administration d'émettre maintenant une deuxième série d'*Obligations nouvelles*, en offrant aux souscripteurs tous les avantages de la première série, avec un amortissement un peu plus prolongé, mais un revenu annuel supérieur.

Le Conseil, adoptant mes propositions, a fixé le taux d'émission de la deuxième série d'*Obligations nouvelles* à 440 francs, en maintenant l'intérêt annuel de 30 francs et le remboursement de chaque Obligation, par voie de tirages tous les deux mois, à 1,000 francs, comme pour la première série.

Plus de la moitié de la somme réalisée par l'émission de la première série est encore dans les caisses de la Compagnie. Nous serions donc en mesure de satisfaire à toutes les exigences actuelles de l'entreprise sans émettre tout de suite 200 nouveaux millions sur les 600 autorisés.

Mais qui peut répondre d'évènements susceptibles d'entraver notre marche dans cette période d'exécution où le moindre temps perdu, la moindre hésitation peuvent, tandis que nous nous rapprochons du but, reculer la date de l'ouverture du Canal aux navires?

« Faut-il, vous disais-je l'année dernière, déjà, — Faut-il livrer la destinée de notre œuvre aux incidents « imprévus de la politique? Faut-il risquer l'intérêt de nos 350,000 actionnaires ou obligataires? Je ne le « pense pas. »

Je ne le pense pas davantage cette année.

Si les 100 millions de francs que nous avons en caisse nous sont un grand sujet de quiétude, de force, cette quiétude et cette force seront simplement triplées par une encaisse portée à 300 millions.

Et nous pourrons ainsi continuer à déjouer les calculs des derniers adversaires du second grand Canal maritime ouvert, par la France, à la marine et au commerce du monde.

Nous pourrons dédaigner les manœuvres, les attaques, les insultes, en conduisant le creusement du Canal jusques au point où l'achèvement définitif, indéniable, frappera tous les yeux.

Des préoccupations d'ordre financier ne doivent pas venir troubler le personnel énergique et dévoué qui exécute l'œuvre là bas; l'année qui vient — après la saison des pluies maintenant commencée — sera décisive; notre devoir est de ne rien négliger de ce qui assurera le succès attendu.

La conviction personnelle que je vous exprimais l'année dernière ne s'est pas modifiée. Les difficultés sont grandes, parce qu'elles sont relatives à la grandeur de l'entreprise, à la rapidité voulue de son exécution, à l'immensité des résultats certains.

Aucun obstacle ne surprendra notre énergie, ne modifiera notre volonté, n'ébranlera notre persévérance.

Nous marchons au but patriotique que nous avons accepté, résolument, sans nous laisser surprendre par l'imprévu.

C'est pourquoi, dans ma lettre du 9 juillet 1886, j'ajoutais :

« Est-ce que j'attends avec tranquillité, sans prévoyance, la démonstration pratique du succès? Au contraire, « nous n'avons cessé d'étudier les moyens par lesquels, en cas de retards imprévus, l'inauguration du Canal « serait assurée quand même, sauf à achever plus tard, comme cela a eu lieu au Canal de Suez, le programme « d'exécution totale.

« Ce qu'il faut, c'est qu'avec les 600 millions réalisés toutes les mesures soient prises pour que les navires « passent d'un Océan à l'autre Océan. »

La réalisation successive des 600 millions votés par les Actionnaires est une de ces mesures.

Et comme il est juste que ceux qui concourrent, par leur capitaux, au succès de l'œuvre nationale entreprise dans l'Isthme de Panama en bénéficient, — au même titre d'ailleurs que ceux qui ont concouru bravement à l'exécution du Canal maritime de Suez, — j'ai insisté pour que les avantages qui ont été offerts aux Souscripteurs de la première série soient accordés aux Souscripteurs de la *deuxième série d'Obligations nouvelles*.

Le Conseil d'Administration ayant approuvé toutes mes propositions, l'émission aura lieu le 26 juillet prochain.

Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assurance de mon dévouement.

FERDINAND DE LESSEPS.

Dans sa séance du 8 juillet 1887, le Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal de Panama a approuvé à l'unanimité, sur la proposition de M. Ferdinand de Lesseps, l'émission annoncée d'autre part.

8e Année. — Numéro 190 *bis*. Vendredi 22 Juillet 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

Nous sommes heureux de faire connaître à nos lecteurs que, sur la proposition du Ministre des Affaires étrangères et du Ministre du Commerce, le Président de la République a, par décret, nommé chevaliers de l'ordre national de la Légion d'honneur : M. MAURICE HUTIN, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, ingénieur en chef de la Compagnie du Canal de Panama, et M. BUNAU-VARILLA, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, participant aux travaux du Canal de Panama dans l'Isthme, pour « *services exceptionnels rendus aux intérêts français à l'étranger.* »

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

8e Réunion. — 21 Juillet 1887

RAPPORT
DE
M. FERDINAND DE LESSEPS
AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Situation financière.

Les dépenses de l'exercice 1885-1886, comprenant les charges sociales, les dépenses d'Administration et les travaux exécutés, se sont élevées à .... Fr. 117.812.935 89

L'actif, suivant estimation, a été accru d'une somme de..... comprenant les constructions, les immeubles et les acquisitions de matériel faites pendant la même période.	26.498.182 70
Le total des dépenses de l'Exercice 1885-1886 est donc de..........................	144.311.118 59
Les dépenses des Exercices précédents s'étant élevées à.....	495.862.076 65
Le total des dépenses au 30 juin 1886 atteint...........	640.173.195 24
dont il faut déduire, pour divers comptes non soldés et pour réescompte du portefeuille.......	38.446.784 68
Total net des dépenses au 30 juin 1886	601.726.410 56
Les ressources créées, comprenant le capital-actions, le produit de 250,000 obligations 5 0/0, de 600.000 obligations 3 0/0 et de 409,667 obligations 4 0/0, ainsi que divers produits accessoires, formaient un total de....	734.098.628 31
laissant un *actif disponible* de...	132.372.217 75
se décomposant comme suit :	
Versements non appelés sur actions........................	73.750.000 00
Versements sur obligations..	8.352.592 »
Comptes divers débiteurs....	12.847.579 05
Capitaux disponibles.........	37.422.046 70
Total égal	132.372.217 75

Au 30 juin dernier, nos dépenses et nos recettes balancées

font ressortir un actif réalisable de......................... 143.233.428 91

se divisant ainsi :

Versements sur titres........	9.963.210 »
Comptes débiteurs divers....	12.603.660 39
Capitaux disponibles (en caisse)	120.666.558 52
Total égal..........	143.233.428 91

C'est au vu de ces chiffres que je vous écrivais, le 8 juillet :

« Plus de la moitié de la somme réalisée par « l'émission de la première série d'*Obligations* « *nouvelles* est encore dans les caisses de la Com- « pagnie. Nous serions donc en mesure de satis- « faire à toutes les exigences actuelles de l'entre- « prise sans émettre tout de suite 200 nouveaux « millions sur les 600 autorisés.

« Mais qui peut répondre d'événements suscep- « tibles d'entraver notre marche dans cette période « d'exécution où le moindre temps perdu, la « moindre hésitation peuvent, tandis que nous « nous rapprochons du but, reculer la date de « l'ouverture du Canal aux navires?

« Si les 100 millions de francs que nous avons « en caisse nous sont un grand sujet de quiétude, « de force, cette quiétude et cette force seront « simplement triplées par une encaisse portée à « 300 millions. »

Domaine

Par une résolution en date du 9 octobre 1886, le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie, sur un rapport du Ministre des finances, a porté de 150.000 à 250.000 hectares la quantité des terres mises gratuitement à la disposition de la Compagnie, « avec les mines que ces terres peuvent contenir », conformément à la concession.

Cette résolution est précédée de l'exposé suivant :

« Considérant que, des faits consignés dans le « mémoire ci-dessus, et dans le rapport qui l'ac- « compagne (Rapport du Ministre des finances), il « résulte que les ouvrages exécutés pour l'exca- « vation du Canal interocéanique représentent « actuellement *plus de la moitié des travaux qu'im-* « *plique la construction totale de ce Canal*, et que, « en conséquence, la Compagnie universelle dudit « Canal interocéanique a acquis le droit parfait à « ce qu'on lui adjuge la moitié des terres libres « mentionnées dans l'article 4 de la loi 28 de « 1878.... etc. »

Pour constituer la mise en exploitation de ce Domaine, nous avons accrédité auprès du Gouvernement Colombien un de nos agents principaux, en vue de procéder, dans le plus bref délai, au choix et à la délimitation de votre propriété.

Chemin de fer

Le trafic du chemin de fer entre Colon et Panama, dont vous possédez la presque totalité des actions, continue la marche ascendante que nous vous signalions l'année dernière. Voici, depuis 1883, les chiffres d'accroissement :

	MARCHANDISES — Tonnes	VOYAGEURS — Nombre
1883.....	215.725	303.979
1884.....	287.243	515.520
1885.....	262.497	567.694
1886.....	320.971	799.264

Ce chemin de fer étant un des moyens principaux de l'exécution du Canal maritime, nous approuvons, comme actionnaires de cette Société, que les Directeurs ne négligent rien de ce qui doit assurer un service absolument régulier. Les graves dommages causés par l'insurrection de 1885, — et pour lesquels une action a été intentée par les Directeurs auprès du Gouvernement responsable, — et par les inondations de l'hiver 1885-1886, ont été réparés aussitôt, dans la plus large mesure, en même temps que d'importantes améliorations, décidées, s'exécutaient.

Les wharfs, incendiés par les émeutiers en 1885, sont complètement reconstruits. Presque tous les ponts, primitivement en bois, ont été remplacés par des ponts en fer ou pierre.

Les deux grandes gares de Colon et de Panama, terminées, ont été livrées au service public, ainsi qu'un certain nombre de stations supplémentaires, créées sur la ligne à cause de l'augmentation croissante du trafic et du nombre des voyageurs.

20 kilomètres de voie ont été réfectionnés et ballastés, les rails en fer remplacés par des rails neufs en acier. Un approvisionnement considérable de rails en acier permettra bientôt de remettre à neuf toute la ligne.

Malgré ces dépenses extraordinaires, le bénéfice net de l'exploitation du chemin de fer ressort encore à près de 2 0/0. Ce bénéfice a été mis en réserve, car il importe d'être en mesure de répondre à toutes les exigences du trafic commercial et des transports pour le creusement rapide du Canal.

Le rapport du Superintendant sur l'exercice 1886 contient ce passage :

« Bien que les constructions pour l'année 1886 « aient été plus nombreuses qu'en 1885, les dé- « penses d'exploitation ont cependant été moin- « dres. En 1887, la réduction de ces dépenses sera « deux fois plus grande encore, ce qui les ramè- « nera aux chiffres normaux de l'année qui a « précédé l'incendie de 1885. »

Travaux.

Au commencement de cette année, M. Charles-A. de Lesseps, vice-président de la Compagnie, M. Henri Cottu, administrateur, et M. M. Hutin, ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de la direction de notre service des travaux à Paris, se rendirent dans l'Isthme.

Le 6 mai dernier, M. Charles-A. de Lesseps rendit compte de sa mission au Conseil d'administration de la Compagnie. Nous vous avons fait distri-

buer, et nous joignons à ce Rapport, comme annexe, la sténographie du compte-rendu de M. Charles-A. de Lesseps.

Cette communication et les résumés détaillés que nous publions chaque mois dans le *Bulletin* de la Compagnie, nous permettent de ne vous donner ici que sommairement la situation des chantiers.

SECTION DE COLON
(5 *kilomètres* 840 *mètres.*)

Cette section est presque terminée. Les cinq dragues qui y travaillent et qui vont se trouver prochainement disponibles, seront employées à l'achèvement des dérivations et au creusement jusqu'au fond du Canal, à l'amont.

SECTION DE GATUN
(14 *kilomètres* 60 *mètres.*)

Dans cette section, le Canal maritime est déjà creusé à sa largeur normale, avec une profondeur variant entre 5 et 8 mètres, sur une longueur de 12 kilomètres. Les dragues en travail assurent l'achèvement rapide des 2 derniers kilomètres.

SECTION DE BOHIO-SOLDADO
(6 *kilomètres* 450 *mètres.*)

C'est dans cette section que se trouve une butte qui s'élevait à 54 mètres au-dessus du niveau de la mer. L'enlèvement de cette butte, d'abord lentement attaquée, est maintenant assuré.

SECTIONS DE TAVERNILLA,
SAN-PABLO, GORGONA ET MATACHIN
(24 *kilomètres.*)

Cette partie du Canal, dont l'exécution a été confiée à MM. Vignaud, Barbaud et Blanleuil, traverse une plaine élevée seulement de 10 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les entrepreneurs, qui ont en fonctionnement 17 excavateurs, avec 33 locomotives, 35 kilomètres de grande voie, 38 kilomètres de voie Decauville, 588 wagons de 4 mètres cubes et 2,250 wagonnets, ont, au montage, dix dragues de 180 chevaux ; ils vont donc être en mesure d'exécuter rapidement leur tâche.

SECTIONS D'OBISPO ET D'EMPERADOR
(9 *kilomètres* 600 *mètres.*)

La « Société française de Travaux publics et de Construction » chargée de ces sections, dispose de 33 grues à vapeur, 15 excavateurs, 45 locomotives, 1,767 grands wagons, 69 kilomètres de grande voie, 10 kilomètres de voie Decauville et d'un matériel accessoire considérable.

Ce matériel et l'organisation des chantiers doivent permettre une production très élevée.

SECTION DE LA CULEBRA
(3 *kilomètres* 400 *mètres*)

Les entrepreneurs de cette section, MM. Artigue et Sonderegger, ont 16 excavateurs, 29 locomotives, 460 wagons et 45 kilomètres de voie · un autre matériel, nouveau, spécial, et que l'on monte en ce moment sur les chantiers mêmes, a été calculé pour doubler la production mensuelle.

SECTIONS DE PARAISO ET DE LA BOCA
(17 *kilomètres.*)

MM. Baratoux et Letellier, entrepreneurs creusant le Canal entre la Culebra et l'Océan Pacifique, travail relativement facile, disposaient déjà d'un grand matériel. Nous avons augmenté ce matériel de deux grandes dragues à long couloir pour rapprocher encore la date d'achèvement de toute cette partie du Canal maritime.

Etat sanitaire

Le relevé des décès constatés dans les hôpitaux et ambulances de l'Isthme, du 1er avril 1886 au 31 mars 1887, donne les chiffres suivants :

1886	Avril	37
—	Mai	33
—	Juin.	33
—	Juillet. . . .	35
—	Août	28
—	Septembre. .	57
—	Octobre . . .	49
—	Novembre . .	59
—	Décembre . .	54
8871	Janvier . . .	70
—	Février . . .	47
—	Mars	50
	Total. . .	552 décès

C'est une mortalité de 5 1/2 0/0.

La moyenne de la mortalité des troupes coloniales est de 7 0/0 ; celle des chantiers de travaux publics, en Europe, de 6 0/0.

Le Trafic futur

La Commission de statistique du Congrès international de 1879 avait évalué à 7 millions 125,000 tonnes « la fraction du mouvement commercial « entre l'Orient et l'Europe qui semblait pouvoir « être détournée de la route suivie pour prendre « celle de l'isthme américain », le jour de l'ouverture du Canal.

Dans ce total, le mouvement spécial à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande n'avait été compté que pour 300,000 tonnes. Des études récentes, basées sur les statistiques du R. James Ballantyne, de Melbourne, ont démontré que le trafic australien, seul, pouvait atteindre à un total de 18 ou 20 millions de tonnes. En ne prenant, pour le Canal de Panama, que la moitié de ce mouvement, l'Australie seule donnerait un contingent de 9 à 10 millions de tonnes à ajouter aux 7 millions de tonnes chiffrées par le Congrès international.

Depuis notre dernière assemblée, il s'est produit, au sujet du trafic futur du Canal, des faits très importants justifiant nos prévisions.

Vous vous souvenez que, pendant l'exécution du Canal de Suez on était parvenu, dans le monde

des affaires, à mettre en doute la *possibilité* de creuser le Canal égyptien. Il en résulta que l'inauguration du Canal surprit les négociants et les armateurs, qui ne se trouvèrent pas en mesure de profiter immédiatement des avantages de la voie nouvelle.

Nous avons la satisfaction de constater que cette incrédulité n'existe pas pour le Canal de Panama.

La publication des rapports des délégués des Chambres de commerce, qui ont accompagné votre Président dans l'Isthme en 1886, ont fait la lumière dans l'esprit de ceux qui sont directement intéressés à l'achèvement du Canal américain ; et les armateurs, comme les gouvernements, ne voulant pas, cette fois, se laisser surprendre, non seulement se préparent à passer le Canal, mais, déjà, organisent, mettent en service même, les lignes à vapeur destinées au Canal nouveau.

Le Gouvernement de la République française, appelé à renouveler en juin dernier ses conventions postales avec la Compagnie des Messageries maritimes, a expressément réservé, par une clause spéciale, « que les services subventionnés pour « l'Australie pourront être détournés et prendre la « route plus rapide de l'Isthme de Panama. »

En Espagne, le contrat postal des Antilles renouvelé par un traité entre le Gouvernement et la Compagnie *trasatlantica*, prolongeant dès cette année la ligne jusqu'à Colon, stipule « qu'après « l'ouverture du Canal de Panama, un des voyages « mensuels sera poussé jusqu'à Guayaquil.

« En attendant la jonction des deux Océans, dit « la clause insérée, des correspondances mensuelles seront établies dans le Pacifique, en utilisant « le chemin de fer de Panama depuis Valparaiso « jusqu'à San-Francisco. »

Le grand armateur espagnol, le marquis de Campo, qui, l'année dernière, envoya une Commission d'inspection dans l'Isthme, a créé déjà une ligne postale hebdomadaire entre Panama et San-Francisco, servie par trois grands vapeurs, le *Honduras*, le *Nicaragua* et le *Guatemala*. Le marquis de Campo organise actuellement une autre ligne entre l'Espagne et Colon, qui correspondra, en attendant l'ouverture du Canal, avec la ligne exploitée de l'autre côté de l'Isthme.

Aux Etats-Unis d'Amérique, une Compagnie nouvelle est en formation pour établir « une ligne « permanente et directe de communication entre la « Nouvelle-Orléans et l'Isthme de Panama ». — « Cette ligne, disent ses promoteurs, pourra être « le pionnier d'une ligne pour toutes les communi- « cations futures par le Canal, entre la partie « méridionale des Etats-Unis et les ports de la côte « occidentale de l'Amérique du Sud. »

La Compagnie de la *Pacific Mail*, pour répondre à l'augmentation du trafic entre New-York et Colon, a dû augmenter sa flotte. « Cette Compagnie de « navigation, dit le *Star and Herald*, continuera à « s'accroître, jusqu'à ce qu'elle trouve son maxi- « mum définitif dans l'énorme trafic qui traversera « le Canal de Panama, quand la grande entreprise « sera achevée ».

Un steamer vient d'être ajouté à la flotte de la Compagnie allemande du Pacifique ; un autre navire à vapeur est en construction pour le même service qui a inauguré, dans ces dernières années, les relations entre Hambourg et la côte ouest de l'Amérique du Sud.

Le Gouvernement du Chili vient enfin de décider, le 14 juin, « que la subvention payée actuellement « aux steamers de la Compagnie Sud-Américaine « serait augmentée, que le transport de l'Etat « *Amazones* serait cédé pour huit ans à cette Com- « pagnie de navigation, et qu'en retour de ces « avantages, la Compagnie prolongerait ses itiné- « raires jusqu'à Panama. »

La *Wiener Bœrse*, en avril dernier, disait :

« Le trafic entre l'Europe et le Pacifique suit « une progression régulière. Selon la statistique « de Kelly, ce commerce se monte à 20 millions de « tonnes par an ; et le Hollandais Van Nehus dé- « montre sa progression constante à raison d'un « million de tonnes annuellement. Mais, avec le « rapprochement que produira le transit par Pana- « ma, on ne saurait calculer pour combien y con- « tribuera encore le trafic avec l'Asie Orientale. « Du reste, avec leur énorme trafic, les quatre « lignes parallèles de chemins de fer du Pacifique « à travers les Etats-Unis et le Canada ont gran- « dement à faire pour satisfaire les besoins du « transport ; que sera-ce lorsque la route du Canal « de Panama aura abrégé le chemin et diminué « considérablement les frais. »

Le Rapport adressé au Gouvernement des Etats-Unis par l'ingénieur civil Menocal, l'ingénieur civil R. E. Peary et l'enseigne de la marine W. J. Chambers, à la suite d'une mission remplie dans l'Amérique centrale, contient ce passage relatif au trafic qui suivra le percement de l'Isthme américain :

« On a pensé qu'il fallait agir en vue d'un pas- « sage sans entraves des plus grands bâtiments de « commerce et d'un trafic qui ne sera pas inférieur « à 12 millions de tonnes par an. »

Nous vous rappellerons enfin cette conclusion du rapport de M. Richard, Député de la Drôme, Rapporteur à la Chambre de la Commission parlementaire qui avait été chargée d'examiner la pétition par laquelle les Actionnaires avaient demandé l'autorisation d'émettre des obligations à lots :

« Tous les hommes compétents, Français, Alle- « mands, Anglais, les Américains mêmes, s'accor- « dent à reconnaître que l'évaluation du trafic à « 6 millions de tonnes dès l'ouverture du Canal est « un minimum, et que le transit peut atteindre « 20 millions de tonnes. »

Situation générale.

Nous vous signalions l'année dernière les manœuvres de spéculateurs qui « allaient, disions- « nous, jusqu'à expédier ouvertement des dépê- « ches télégraphiques annonçant *l'effondrement « des titres de Panama*, et publiaient, dans certains

« journaux, qu'à bout de ressources la Compagnie « avait usé toutes les réserves de la Compagnie de « Suez ! »

Devenus plus prudents, ayant appris par expérience, après en avoir payé les frais, que vous ne vous laissiez pas intimider, les spéculateurs se sont contentés cette année, presque à la veille de votre réunion, d'annoncer que la Compagnie de Panama « n'avait pas en caisse de quoi payer le « coupon de juillet ».

Cette dernière manœuvre ne vous a été qu'un nouvel exemple des moyens que l'on emploie — sans succès d'ailleurs — pour nuire à votre crédit.

Comme on ne peut plus nier l'exécution progressive du Canal, comme on sait le grand avenir que les armateurs lui préparent en installant dès maintenant leurs lignes de navigation, vos adversaires — et ils l'avouent cyniquement — cherchent à vous nuire, à vous décourager, pour se substituer à vous, tout simplement.

On a imaginé qu'en s'attaquant au crédit de la Compagnie au moment où, tout l'outillage étant prêt, les plus grands efforts sont nécessaires pour achever le Canal maritime, on pourrait vous mettre dans l'impossibilité financière de poursuivre l'exécution du Canal, maintenant certaine, et qne sur les ruines de la Compagnie française il deviendrait facile, alors, d'édifier nous ne savons quelle Compagnie cosmopolite, qui ne parviendra pas, je vous l'assure, à vous déposséder.

Nos derniers adversaires, doublés de spéculateurs, usant surtout de moyens financiers pour combattre notre œuvre nationale, nous avons décidé qu'aux cent millions actuellement dans nos caisses nous ajouterions 200 millions nouveaux, immédiatement, en usant de l'autorisation que vous nous avez donnée dans ce but à votre Assemblée du 29 juillet 1885.

En dehors des dépêches à sensation lancées habituellement de l'étranger, et dont votre calme bon sens sait faire promptement justice, on dénature les faits, on détache de nos propres communications de courtes phrases, que l'on isole avec soin pour nous faire dire le contraire de ce que nous avons dit.

Nous refusant systématiquement à toute polémique, nous attendons nos réunions annuelles pour invoquer la réalité des faits et pour rétablir, lorsqu'il le faut, le sens vrai des déclarations qu'on nous attribue.

Vous savez que dans nos rapports annuels nous ne laissons dans l'ombre aucun des points qui vous intéressent et que nous ne craignons pas d'aborder, — au risque d'un peu de longueur, — toutes les questions soulevées, de bonne ou de mauvaise foi, pendant l'année écoulée.

Cette franchise, qui a été tout le système par lequel le Canal de Suez s'est exécuté, est le système ar lequel nous exécuterons le Canal de Panama.

Nous vous expliquions l'année dernière, avec des chiffres, comment nous espérions ouvrir le Canal de Panama à la navigation universelle dans le courant de l'année 1889. Notre raisonnement, fort simple, était celui-ci : « Nous évaluons actuel« lement à 110 millions de mètres cubes la quan« tité de terres à enlever pour creuser le Canal « maritime de Panama ; l'année 1886 nous assu« rant déjà une production moyenne de 1,000,000 « de mètres cubes par mois, *il suffirait* d'une pro« duction moyenne mensuelle de 2,000,000 de mè« tres en 1887, de 3,000,000 de mètres en 1888, « pour que 110.000,000 de mètres cubes fussent « enlevés le 1er juillet 1889, et le *Canal serait « fini.* »

Nos adversaires, se gardant bien de reproduire les termes mêmes de cette déclaration, impriment :

« M. Ferdinand de Lesseps a *promis* 2 millions « de mètres cubes par mois en 1887, et la moyenne « depuis le 1er janvier ne dépasse pas 1,200,000 « mètres ; M. de Lesseps ne tient pas ses promes« ses. »

Vous nous permettrez de remarquer d'abord que la moyenne mensuelle de un million de mètres cubes en 1886, indiquée comme possible au milieu de l'année, en juillet, n'a été atteinte que le 31 décembre ; et ce n'est pas en juillet 1887 qu'il est permis d'affirmer ce que sera la production moyenne mensuelle de l'année, qui ne s'achèvera que dans six mois.

Je me hâte d'ajouter cependant, — car nous vous disons toujours la vérité, quelle qu'elle soit, — qu'il n'est pas probable que nous atteignions cette année une moyenne mensuelle de 2 millions de mètres cubes. La saison pluvieuse s'est manifestée dès le 14 juin avec une violence extraordinaire et le recrutement des ouvriers n'a pas répondu à ce que nous attendions de l'activité de nos entrepreneurs ; notre programme de 1887 en subira nécessairement les conséquences.

Nos entrepreneurs, nous le savons, veulent, — et nous les y aiderons de toutes nos forces, — même au prix de réels sacrifices, compenser dès le retour de la bonne saison l'effet des pluies extraordinaires et du manque momentané d'ouvriers ; mais nous ne vous promettons pas plus le succès de leurs efforts que nous ne vous avons promis, dès le premier semestre de 1886, l'exécution mathématique et complète du programme de toute l'année, programme qui s'est pourtant réalisé.

Notre programme s'étant réalisé en 1886, nous ne pouvons qu'espérer que celui de 1887 ne s'en éloignera pas beaucoup ; et si nous restons en arrière de quelques millions de mètres cubes au 31 décembre, nous aviserons avec énergie à parer à ce mécompte partiel.

Lorsque le grand Congrès international de 1879, réuni à Paris, demanda au président de la Compagnie du Canal de Suez, au nom de toutes les nations du monde représentées, de se charger du percement de l'Isthme de Panama, votre Président répondit qu'il acceptait, « parce qu'un général qui a gagné « une bataille n'avait pas le droit de se refuser à un « nouveau combat ».

Vous avez répondu à notre appel ; vous vous êtes réunis, vous vous être groupés, comme jadis pour Suez; la France a apporté ses capitaux, et votre Président a promis de les défendre. Il tient sa promesse en les défendant contre ceux qui les convoitent ! — Et si, dans une entreprise aussi colossale, tous les vœux formulés, tous les désirs exprimés, tous les programmes tracés ne se réalisent pas à la lettre, il ne faut pas, en s'attachant à des difficultés passagères, réjouir, par des manifestations d'inquiétudes injustifiées, des adversaires d'autant plus audacieux et impatients que nous nous rapprochons davantage du but.

Le cube extrait dans l'Isthme est évidemment un des éléments principaux d'appréciation de nos progrès ; mais il ne faudrait cependant pas en exagérer l'importance. « Les contrats, vous disions-nous « l'année dernière, laissant à la Compagnie le « droit majeur de modifier continuellement les « conditions d'exécution du travail au point de vue « des profils, notamment des largeurs, l'Administration, on le voit, reste maîtresse de la dépense « totale définitive. »

Et nous ajoutions :

« Notre intention formelle est de ne rien négliger pour que les navires puissent passer d'un « Océan à l'autre en 1889, et dans la limite des « dépenses totales prévues par le Congrès international de 1879. Si donc, d'ici à 1889, des difficultés actuellement imprévues venaient à se présenter, si des augmentations de dépenses venaient « à s'imposer, nous n'hésiterions pas à prendre « telles décisions qui assureraient la réalisation « de notre promesse.

« Il en fut ainsi pour le Canal de Suez, dont l'ouverture avait été promise pour 1869 et qui fut « livré aux navires à la date fixée, le 17 novembre, « avec une profondeur de 6 mètres seulement, au « lieu des 8 mètres prévus au programme primitif « de la Commission internationale.

« Vous savez les résultats obtenus par l'exploitation du Canal de Suez, que nous avons amélioré successivement avec une partie des larges « bénéfices distribués, et que nous améliorons « encore. »

Si les difficultés que nous avons rencontrées pendant le premier semestre de 1887 s'accentuaient ou se prolongeaient, si, même, par des circonstances actuellement imprévues, la date de l'achèvement total du Canal maritime paraissait devoir s'éloigner trop du terme que nous avons fixé, nous continuerions à chercher et à appliquer les moyens par lesquels nous simplifierions la tâche acceptée par les entrepreneurs, ou bien nous prendrions les mesures susceptibles d'augmenter la production du cube.

Vous pouvez lire, dans le compte rendu de sa mission dans l'Isthme fait par M. Charles de Lesseps au Conseil d'administration, — que nous vous avons distribué avec ce rapport, en annexe, — comment, par l'addition de deux dragues au matériel d'un entrepreneur, nous avons pu avancer la date d'achèvement d'une partie du Canal.

A la Culebra, nous avons entrepris le creusement de puits, descendus à 30 mètres, qui préparent l'essai de creusements en galeries, indépendants de la continuation du travail actuel, qui augmenterait la production moyenne du cube.

Voici, à ce sujet, la résolution votée par la Commission consultative :

« La Commission est d'avis qu'il y a intérêt à « essayer le procédé proposé par M. Dingler pour « l'attaque de la Culebra, mais de telle sorte que « la marche des chantiers actuels fonctionnant par « les procédés ordinaires n'en soit nullement troublée. »

Nous travaillons également, en outre, sur ce point, à l'organisation du travail de nuit.

Car il n'y a que deux manières d'arriver à l'inauguration du Canal maritime en 1889 :

Ou bien réaliser le programme de 1887 et de 1888, comme l'a été celui de 1886, en augmentant les puissances de travail ;

Ou bien simplifier la tâche, la restreindre, sauf à achever plus tard le Canal livré à l'exploitation, au moyen de ses propres bénéfices, comme cela s'est fait à Suez.

Eh bien, nous poursuivons ces deux buts simultanément : nous augmentons, toutes les fois que cela se peut, les puissances de travail dans les chantiers, et nous restreignons la tâche totale le plus possible.

Voici le programme général des travaux, approuvé par notre Commission consultative, tel que nous vous l'exposions l'année dernière :

« A. — Canal de 9 mètres au-dessous du niveau moyen de la mer ;

« B. — Largeur au plafond de 22 mètres ;

« C. — Tranchée directe, à ciel ouvert, entre les deux mers ;

« D. — Sas avec porte de marée du côté de Panama ;

« E. — Ports à Colon et à Panama ;

« F. — Gare de 5 kilomètres au milieu du Canal ;

« G. — Barrage de Gamboa avec dérivation des eaux. »

Nous sommes en mesure, cette année, de vous signaler d'importantes simplifications apportées à ce programme :

Le sas avec porte de marée du côté de Panama ne sera pas construit.

Au retour de son dernier voyage à Panama, votre Président avait demandé à la Commission consultative des travaux si « au point de vue technique « elle verrait un inconvénient quelconque à ajourner la construction de cette écluse jusqu'à ce « que, le Canal ayant été ouvert complètement, « l'expérience se fût prononcée nettement au sujet « de la nécessité de cet ouvrage. »

Le 19 janvier, la Commission consultative donnait « acte de la décision prise par l'Administration « de surseoir à l'exécution de cet ouvrage. »

Depuis lors, l'Académie des sciences, à qui votre Président avait soumis la question de la différence de niveau pouvant exister entre les deux Océans, approuvait les conclusions suivantes de M. Bouquet de la Grye, rapporteur de la Commission :

« Dans aucun cas, les courants dus à la dénivel-
« lation ne pourront dépasser 2 1/2 nœuds, et cette
« vitesse, qui ne peut être atteinte tous les ans
« que pendant quelques heures, ne paraît pas de
« nature à gêner la navigation des bateaux à va-
« peur dans le Canal que l'on creuse actuellement
« à Panama. »

L'écluse de Corozal, comprise au titre D du programme général des travaux, ne sera donc pas exécutée.

Il ne sera pas indispensable, non plus, de creuser la gare centrale de 5 kilomètres prévue au titre F.

Les ports de Colon et de Panama, inscrits au titre E, seront réduits au strict nécessaire. A Suez, on commence maintenant seulement la construction du port du côté de la Mer Rouge ; l'absence de ce port n'a pas empêché le passage des navires et le développement du transit.

Quant au *Barrage* de Gamboa prévu au titre G, la Commission consultative des travaux, réunie le 20 janvier dernier, saisie des rapports de notre Ingénieur conseil, M. Dingler, et de notre Directeur des travaux, M. Jacquier, a, sur la proposition de son Président, « donné son entière appro-
« bation à l'ordre d'idées consistant à réduire le
« plus possible l'importance du barrage en même
« temps qu'on augmentera la capacité de débit du
« Canal de dérivation. »

Dans cette même séance, votre Président exprimait « sa satisfaction de voir la question du bar-
« rage écartée. »

La substitution d'une simple digue, « dirigeant
« les eaux du Chagres » vers les dérivations, à la construction d'un immense barrage de retenue, est une des principales simplifications apportées au programme.

Le programme général, enfin, comporte un Canal de 9 mètres de profondeur (Titre A) et de 22 mètres de largeur au plafond (Titre B). Nous aurons, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, à voir les restrictions provisoires qu'il y aurait à apporter à ces dimensions. Le Canal maritime de Suez, inauguré le 17 novembre 1869, n'avait que 6 mètres de profondeur, et 70 navires passèrent d'une mer à l'autre le jour de son inauguration. Le Canal a maintenant 8 mètres 50; il aura partout 9 mètres de profondeur, 65 mètres de largeur au plafond et une largeur à la ligne d'eau qui variera de 117 à 129 mètres.

Le Canal a été continuellement approfondi et élargi par des prélèvements sur les bénéfices, prélèvements assez sagement calculés pour que le dividende ait pu s'accroître successivement jusqu'à 16 0/0 du capital apporté par les actionnaires.

Pourquoi n'en serait-il pas de même à Panama ?

Si, comme on l'avait pensé au grand Congrès international de 1879, la reconnaissance due par le monde entier aux courageux et clairvoyants actionnaires français du Canal de Suez, avait valu aux actionnaires français du Canal de Panama la simple neutralité des malveillants, des jaloux et des spéculateurs, nous aurions eu les 1,200 millions de francs fixés par le Congrès international comme nécessaires au creusement du Canal, à des conditions de prêt — 5 0/0 — qui eussent permis sans doute l'exécution immédiate du programme complet par les 1,200 millions prévus.

Cet espoir, pourtant bien légitime, a été déçu : le deuxième grand Canal maritime a eu presque aussitôt des ennemis acharnés, sans scrupules, s'attaquant au crédit de la Compagnie, trouvant nos actionnaires inébranlables, mais parvenant parfois à inquiéter nos entrepreneurs, à impressionner les capitalistes. Nous n'avons donc pas pu, comme le Congrès international l'avait espéré, emprunter à 5 0/0 les sommes nécessaires à l'exécution du Canal, et c'est ce qui a lourdement accru nos charges.

Il est vrai que la plupart de nos porteurs d'obligations sont déjà nos actionnaires, et que les avantages que nous offrons aux prêteurs sont en majeure partie réalisés par nos propres associés ; il n'en résulte pas moins un accroissement de dépenses annuelles dont nous ne sommes pas responsables, et qui augmenterait le coût du Canal, le jour de son inauguration, si nous ne procédions à des simplifications comme celles que j'ai énumérées plus haut et qui devront servir à diminuer, dans le coût du Canal inauguré, l'effet des charges d'emprunt augmentées.

Ce sont ces simplifications et ces ajournements qui expliquent ce que je vous disais le 9 juillet 1886 et ce que je ne saurais trop répéter :

« Est-ce que j'attends avec tranquillité, sans
« prévoyance, la démonstration pratique du suc-
« cès ? Au contraire, nous n'avons cessé d'étudier
« les moyens par lesquels, en cas de retards im-
« prévus, l'inauguration du Canal serait assurée
« quand même, sauf à achever plus tard, comme cela
« a eu lieu au Canal de Suez, le programme d'exé-
« cution totale.

« Ce qu'il faut, c'est qu'avec les 600 millions
« réalisés, toutes les mesures soient prises pour
« que les navires passent d'un Océan à l'autre
« Océan. »

Mais, dit-on encore, qui vous assure qu'à mesure que vous descendrez vos grandes tranchées du massif central, vous ne rencontrerez pas des difficultés matérielles d'exécution telles, que vous ne pourrez pratiquement pas établir une communication entre les deux Océans en 1889 ?

Il est certain qu'aucune puissance humaine ne saurait nous garantir contre l'imprévu qui réside dans les mystères géologiques du massif central. On disait aussi, pendant l'exécution du Canal de Suez, que les « montagnes de sable » du Sérapéum et d'El Guisr recélaient des « problèmes insolubles ». L'El Guisr et le Sérapéum ne recélaient aucun problème, et voici bientôt vingt ans que les navires passent dans ces tranchées énormes, sans

qu'il se soit produit un seul de ces « éboulements » ou « ensablements formidables » dont on menaçait les actionnaires.

Certes, de telles œuvres sont pleines d'imprévus ; mais à n'admettre, par hypothèses pessimistes, que des imprévus grossis, on ne ferait jamais rien ; on n'eût pas osé même creuser une rigole à travers l'Isthme de Suez. Il y a aussi les imprévus favorables dont il faut tenir compte, dans une certaine mesure au moins ; c'est précisément ce qui nous est arrivé pour la Culebra, que l'on croyait d'abord formée en entier de roches excessivement dures, que l'on a crue ensuite toute d'argile (parce que le sommet en était argileux), et qui est, en somme, semble-t-il, de formation pleinement favorable à l'exécution de la coupure entreprise.

Notre devoir, cependant, est d'admettre comme possibles toutes les hypothèses, surtout les plus défavorables. Nous n'avons pas failli à ce devoir. Et voici, textuellement, ce que nous vous disions l'année dernière :

« Notre regretté Directeur des travaux, M. Boyer, « avait été chargé de rechercher les moyens par « lesquels, *en cas d'incidents imprévus*, l'exploita- « tion du Canal maritime pourrait être sûrement « inaugurée en 1889, dans la limite de la dépense « totale des 600 millions demandés ; et M. Boyer « nous a laissé un rapport où son merveilleux es- « prit a su dessiner une solution.

« Nous avons également *d'autres projets*, d'autres « idées ingénieuses, que nous n'aurions pas le « droit de repousser d'ailleurs, le cas échéant, et « que nous avons le devoir d'examiner, d'étudier, « de discuter même.

« Aucun de ces projets ne modifie la marche ac- « tuelle des travaux du Canal maritime, tels que « les entrepreneurs les exécutent ; ils se concilient « avec cette exécution même ; nous avons donc le « temps de les apprécier.

« Nous avons décidé, cependant, de réunir dans « le plus bref délai les membres de notre Commis- « sion supérieure consultative des travaux, et de « les saisir des divers projets d'exécution qui nous « ont été ou qui nous seront transmis. »

Notre Commission consultative a été convoquée ; elle s'est réunie le 18 janvier. Voici le texte de la note par laquelle les membres de cette haute Commission ont été saisis de leur mandat par votre Président :

« La Compagnie, convaincue que l'exécution du « Canal à niveau, tel qu'il a été défini et voté par « le Congrès international de 1879, est réalisable « et doit être réalisée,

« Demande à la Commission supérieure consul- « tative des travaux de vouloir bien :

« 1° Donner son avis sur divers projets de canaux « à écluses qui ont été présentés à l'Administra- « tion ;

« 2° Examiner d'autres projets, par lesquels, le « creusement du Canal à niveau étant continué « sans interruption, une communication entre les « deux océans et, en conséquence, un commence- « ment d'exploitation maritime pourraient être « établis dans un plus bref délai ;

« 3° Apprécier et comparer les divers projets au « point de vue de l'exploitation ainsi que de la « durée et de la dépense de l'exécution. »

Mais il ne faut pas que de cette formule, présentée loyalement, et sans restriction, il résulte un malentendu.

Parmi ces projets soumis à la Commission consultative, il en est qui consisteraient à substituer *définitivement* un Canal à série d'écluses au Canal à niveau entre les deux océans.

Je ne consentirai jamais à cette substitution définitive.

J'extrais des déclarations à ce sujet, faites à la Commission consultative elle-même, le passage explicatif suivant, qui complète la note officielle relatée plus haut :

« Différents projets sont parvenus à l'Adminis- « tration tendant, d'après leurs auteurs, à per- « mettre d'ouvrir le Canal plus rapidement et à « moins de frais qu'on n'y arriverait avec un Canal « à niveau. Bien que l'Administration soit absolu- « ment décidée à ne pas se départir de son pro- « gramme de Canal à niveau, elle ne se considère « pas comme étant en droit de se refuser à l'exa- « men de toute autre solution qui aurait un carac- « tère provisoire n'excluant en rien la solution « définitive. Elle a donc réuni un dossier compre- « nant tous les projets dignes d'examen qui lui « sont parvenus de divers côtés, sans qu'aucun « émane de son initiative, et elle prie la Commis- « sion de l'examiner, au besoin même de présenter « telle variante ou tel projet qu'elle jugerait à « propos. »

Le Congrès international de 1879 a voté, par 78 voix contre 8, la décision suivante :

« Le Congrès estime que le percement d'un Ca- « nal interocéanique à niveau constant, si désirable « dans l'intérêt du commerce et de la navigation, « est possible ; et que ce Canal maritime, pour « répondre aux facilités indispensables d'accès et « d'utilisation que doit offrir avant tout un passage « de ce genre, devra être dirigé du golfe de Limon « à la baie de Panama. »

Tel est le mandat que nous avons reçu. C'est pour l'exécution de ce programme que nous nous sommes associés. Nous remplirons donc ce mandat, nous exécuterons donc ce programme, plus ou moins vite, plus ou moins complètement d'ici à 1889, avec les 1,200 millions fixés par le Congrès, mais sans défaillance et sans compromis.

Nous laisserons à la haute Commission consultative des travaux, — qui a nommé une Sous-Commission d'études dans ce but, — la pleine et entière liberté d'examen, d'appréciation, de conclusion. Et pendant qu'elle poursuivra son étude savante et consciencieuse, nous, nous creuserons le Canal à niveau, prêts à sanctionner, le moment venu, la décision souveraine, conforme aux engagements

que nous avons pris envers le monde et envers les actionnaires.

« Vous serez les juges de notre décision » vous disais-je l'an dernier. Je répète ces paroles cette année-ci.

La campagne prochaine, après la saison des pluies, sera décisive. Si nous avions eu cette année un nombre de travailleurs suffisant, l'exécution de notre programme total ne ferait aucun doute à l'heure actuelle ; — nous sommes en mesure de vous faire connaître que tout a été bien préparé pour que la main-d'œuvre ne fasse plus défaut à nos entrepreneurs ; — nous comptons sur des résultats qui, d'ici à quelques mois, nous permettront de vous apporter la solution précise.

Il faut, pour cela, que tous nos efforts, toute notre énergie puissent être exclusivement consacrés à l'exécution matérielle du Canal ; que notre personnel, que nos entrepreneurs, comme nous-mêmes, ne soient distraits par aucune autre préoccupation ; c'est pour cela que nous avons décidé l'émission immédiate d'une *deuxième série d'obligations nouvelles*, avec tous les avantages offerts aux souscripteurs de la première série, c'est-à-dire avec un intérêt honorable et la certitude du doublement du capital apporté, par tirages tous les deux mois.

Nous vous disions déjà l'année dernière :

« Le succès de l'émission en *Obligations nou-*
« *velles* nous est nécessaire pour répondre à nos
« adversaires, pour soutenir le zèle admirable de
« notre personnel, pour affermir la confiance de
« nos entrepreneurs.

« Nous avons voulu que les conditions de cette
« émission fussent exceptionnellement avantageu-
« ses, pour qu'en y souscrivant nos Actionnaires
« et nos Obligataires améliorent eux-mêmes leur
« situation d'avenir.

« Nous comptons sur votre fidélité, Messieurs,
« comme vous pouvez compter sur notre dévoue-
« ment. »

Notre dévouement, vous le savez, vous est acquis ; votre fidélité, vous venez de l'affirmer une fois de plus, cette année encore, en ne vous laissant surprendre par aucune manœuvre.

Il y a six ans, à la réunion constitutive de notre Société, le 31 janvier 1881, je disais : « Les action-
« naires de Panama ne se laisseront ébranler ni
« par la malveillance, ni par la spéculation ». Je ne me suis pas trompé.

Je compte sur cette fidélité persévérante pour couper l'Isthme américain, pour accomplir avec vous, et par vous, cette œuvre industrielle et pacifique, qui sera aussi glorieuse et aussi fructueuse, pour la France, que l'est devenue l'œuvre si décriée jadis du Canal de Suez.

Je me rendrai prochainement dans l'isthme, pour juger par moi-même de la marche des chantiers, pour apprécier le zèle de nos entrepreneurs, pour vous dire enfin, au retour, les conditions dans lesquelles les navires passeront d'un Océan à l'autre Océan.

Réélection et nomination d'Administrateurs.

En application de l'article 35 des statuts, nous vous proposons la réélection des quatre Administrateurs sortants désignés par le sort :

MM. Marius Fontane.
Victor de Lesseps.
De Mondésir.
E. Prévost.

Et nous soumettons à votre ratification, conformément à l'article 26 des statuts, la nomination de :

MM. Henri Cottu,
Le Colonel Comte de Moucheron,
Rapatel,

choisis comme Administrateurs, en remplacement de M. Dauprat, décédé, de MM. Peghoux et Piat, démissionnaires.

RÉSOLUTIONS

Assistent à la séance 515 actionnaires, représentant 83,495 actions.

L'Assemblée vote sur les questions suivantes portées à l'ordre du jour :

A

Vote sur les conclusions du rapport du Président.

L'Assemblée,

Après avoir entendu la lecture du Rapport faite par M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie, au nom du Conseil d'Administration,

Approuve ce Rapport.

B

Vote sur les conclusions du rapport des Commissaires.

L'Assemblée,

Conformément aux propositions du Conseil d'Administration et aux conclusions du rapport des Commissaires,

Approuve les comptes tels qu'ils sont présentés par l'Administration de la Compagnie pour l'exercice 1885-1886.

C

Application de l'article 26 des Statuts.

L'Assemblée,

Décide :

Sont nommés membres du Conseil d'Administration :

MM. Henri Cottu,
le Colonel Comte de Moucheron,
Rapatel.

D

Application de l'art 25 des statuts.

L'ASSEMBLÉE,

réélit :

MM. MARIUS FONTANE,
VICTOR DE LESSEPS,
DE MONDÉSIR,
E. PRÉVOST.

comme membres du Conseil d'Administration.

E

Nomination des Commissaires pour l'exercice 1885-1886.

L'ASSEMBLÉE,

Nomme Commissaires à l'effet de vérifier les comptes de l'exercice 1886-1887 :

MM. CASTEL,
LEFEBVRE,
PELTIER,
RAMOND,
DE SINÇAY,
VILLENEUVE,

Qui acceptent.

ANNEXE A

AU

Rapport à l'Assemblée générale des Actionnaires

DU 21 JUILLET 1887

MISSION A PANAMA

De MM. Charles-A. de Lesseps, Administrateur, Vice-Président de la Compagnie; H. Cottu, Administrateur; M. Hutin, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef du Canal.

Compte rendu de M. Charles-A. de Lesseps

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE

SÉANCE DU 6 MAI 1887

(*Sténographie de M. G. Duployé*)

M. Ch.-A. de Lesseps. — Quand notre départ pour Panama vous fut annoncé, je vous exprimai rapidement, à l'état de desideratum, comme programme, le but de notre voyage. C'était d'abord, bien entendu, de donner toute l'activité possible aux chantiers, sur toute la ligne du Canal, en cherchant à assurer des solutions d'exécution définitives, partout, et successivement d'un Océan à l'autre, de manière à avancer l'exécution du Canal, en restreignant le problème de plus en plus, de façon à établir des dates successives d'achèvement, ou arriver au moins à des dates à partir desquelles il ne resterait presque plus grand'chose à faire.

Au moment du départ, je ne savais pas si ce programme serait réalisable, ni dans quelle forme, ni dans quelle mesure.

Je vous avais même indiqué, à titre d'exemple, ce désir d'arriver à établir qu'au commencement de l'année prochaine, au commencement de 1888, on pourrait faire arriver l'eau de l'Atlantique par le Canal, jusqu'à 44 kilomètres dans l'intérieur. C'était beaucoup vouloir, mais il me semblait, en partant, qu'il valait mieux se proposer un but le plus étendu possible, le maximum de ce qu'on pouvait désirer.

L'étude à laquelle nous avons procédé sur place, dans l'Isthme, a été faite consciencieusement, et ce que nous vous disons résulte de convictions sérieusement formées, ce ne sont pas des à peu près ; nous avons tenu à n'exprimer que des faits véritablement positifs, ayant tous les caractères de la certitude ; et nous avons pensé, en outre, qu'il était préférable de rester plutôt en deça de la réalité, afin de ne vous dire que ce qui est vraiment réalisable.

Nous avons vu tous les chantiers ; et jamais, dans les divers voyages auxquels j'ai déjà participé dans l'Isthme, je n'ai eu l'occasion de voir ces chantiers d'une manière aussi détaillée. Jusqu'ici, en effet, l'état des installations n'avait guère permis d'habiter sur la ligne même, de sorte qu'on partait soit de Colon, soit de Panama, pour consacrer une journée à la visite d'un chantier, un peu rapidement, et qu'il était difficile de causer, sur le chantier même, avec les entrepreneurs ; on se retrouvait avec les entrepreneurs comme on pouvait, à Panama ou à Colon, surtout à Panama.

L'organisation des chantiers a fait un grand progrès, depuis l'année dernière. Les entrepreneurs dirigeant les chantiers sont chacun où ils doivent être ; l'état des constructions leur permet de vivre là où on travaille ; les entrepreneurs sont donc sur leurs travaux.

Une heureuse modification dans le programme matériel de notre voyage s'imposait donc. Nous sommes restés à Colon le temps juste nécessaire pour régler des questions générales et pour examiner les sections réparties aux environs de l'entrée du Canal sur l'Atlantique, et nous sommes partis, stationnant sur chaque chantier 2, 3 et 4 jours, suivant son importance, visitant les travaux et, après la visite traitant avec les entrepreneurs, soit des contestations soulevées par eux, soit des demandes que nous avions nous-même à formuler, abordant enfin tout ce qui pouvait concerner l'amélioration de nos rapports avec les entrepreneurs, l'avancement du travail, les conditions des programmes d'exécution.

Passant successivement d'entreprise en entreprise, voyant les choses les unes après les autres, nous sommes arrivés à Panama. Je puis donc dire que nous avons vu le Canal, tout le Canal, mètre par mètre, faisant une partie du parcours, assez importante, presque à pied. Quand nous ne naviguions pas sur le Canal, nous marchions.

Nous avons examiné les chantiers à pied, sur tous les points où le Canal lui-même n'existe pas encore. Heureusement pour nous, il y a un assez grand nombre de points où le Canal existe, ce qui a diminué notre fatigue; l'année prochaine ces fatigues seront encore moindres pour ceux qui visiteront le Canal.

Nous avons reconnu tout de suite qu'il était matériellement impossible d'arriver, comme nous avions espéré le constater, au commencement de l'année prochaine, à avoir une navigation ininterrompue sur les 44 premiers kilomètres du Canal.

Nous avons vu que le Canal devait être divisé, comme délais d'achèvement, en trois grandes sections : Une première qui va de Colon, sur l'Atlantique, jusqu'à près de Bohio (22 kilomètres); une autre qui va de la rade de Panama, sur le Pacifique, jusqu'à l'entrée du Canal (6 kilomètres), soit environ 28 ou 30 kilomètres des deux côtés; — la seconde division d'exécution comprend la partie qui commence

à Bohio et va jusqu'au kilomètre 44, c'est-à-dire au pied du massif central, et du côté du Pacifique, encore à peu près 6 kilomètres qui peuvent aller de pair comme époque d'achèvement ; — et enfin le massif central.

Nous sommes arrivés à cette évaluation raisonnée, que l'on pourrait arriver au commencement de l'année prochaine (1888), à avoir les 21 ou 22 premiers kilomètres du Canal, du côté de Colon, terminés à toute largeur, avec une profondeur de 4 à 5 mètres; — qu'on peut également espérer avoir terminé les dérivations sur 26 kilomètres de longueur, depuis un point un peu au-dessus de Bohio jusqu'à Colon (ces divisions sont déjà assez avancées) et achever les digues qui, sur ce parcours, donneront définitivement au Chagres son nouveau lit, de telle sorte que ce fleuve ne viendra plus envahir le Canal. Voilà quant aux premiers 22 kilomètres de Canal du côté de l'Atlantique.

Du côté du Pacifique, nous avons fait un arrangement avec l'entrepreneur, moyennant l'augmentation de son matériel de dragages. Nous lui avons fourni 2 dragues qui existaient et qu'on pouvait livrer, à Panama même. Cet entrepreneur n'était tenu, par son contrat, de terminer le creusement de la rade de Panama qu'au 1er juillet 1889 ; nous avons obtenu, après une étude contradictoire, faite par l'entrepreneur et notre service technique, moyennant la livraison des 2 dragues, qu'il s'engageât à terminer le 15 avril 1888, à la largeur adoptée de 50 mètres, et à toute profondeur, soit 9 m. au-dessous de la basse mer du Pacifique ; il s'agit de toute la rade, c'est-à-dire 6 kilomètres.

Pour que ce travail soit tout de suite utilisé, nous avions réuni tous les éléments d'un arrangement avec le chemin de fer qui va de Panama à Colon, et aussitôt que l'entrepreneur aura terminé son travail, les navires, — qui maintenant sont forcés de rester en mer, au loin, devant Panama, — pourront venir jusqu'au débouché du Rio-Grande, c'est-à-dire à côté de l'entrée du Canal maritime, et là, au moyen de wharfs que le chemin de fer occuperait, les navires feront, comme à Colon, leurs opérations à quai.

Vous voyez immédiatement l'avantage, pour le trafic, de cette combinaison : les marchandises n'auront plus à supporter la double manutention indispensable actuellement à Panama ; elles viendront prendre le chemin de fer directement à quai. En outre de l'avantage matériel qui en résultera pour les navires, les expéditeurs y trouveront un élément d'économie, ils auront moins de frais à faire. Nous nous entendrons avec le Chemin de fer quant au point convenable d'établissement des wharfs et sur les tarifs.

Quant au second tiers du Canal maritime, dont 6 kilomètres, soit la continuation de la rade, et 22 autres kilomètres de Canal, du côté de Colon (jusqu'au kilomètre 44), il n'y a pas de raison pour qu'ils ne puissent pas être terminés à la fin de 1888. Donc, à la fin de 1888, et au plus tard dans le premier trimestre de 1889, il y a encore 28 kilomètres de Canal, qui peuvent être faits dans les mêmes conditions que les précédents, soit en tout, près de 50 kilomètres, sur les 74 de mer à mer.

Reste le Massif central, qui a fait de grands progrès depuis l'année dernière. Vous remarquerez que c'est la première fois qu'il nous est possible de vous donner des dates ayant un caractère de précision pour l'exécution de parties du Canal maritime ; et celles que nous venons d'indiquer sont importantes.

Il y a six mois qu'aucun de nous, je crois, n'eût voulu s'engager à vous parler avec cette précision d'une partie quelconque du Canal. Il n'a donc fallu que quelques mois de travail pour nous rendre compte qu'environ 60 kil. (sur 74) du Canal peuvent être faits à une date précise, déterminée. Il faut espérer qu'il ne se passera pas beaucoup de temps encore pour que nous puissions arriver au même résultat pour tout l'ensemble du Canal. Déjà, nous pouvons constater que nous sommes dans la bonne voie pour arriver à déterminer avec la même précision la date d'achèvement de la dernière partie du Canal, la plus petite comme longueur, mais non la moins importante comme exécution ; et il y a là, sur ce point, de très grands changements.

Nous avons pu nous rendre compte de la marche des nouvelles entreprises.

L'année dernière, nous étions encore en présence d'anciens entrepreneurs ou de nouvelles entreprises s'installant, et qui n'avaient pas terminé l'organisation de leur système ; les travaux qui s'y faisaient étaient des travaux un peu suivis au hasard. On extrayait du cube, on voyait bien le travail qui se faisait, au fur et à mesure qu'il se faisait, mais on ne voyait pas nettement encore, dans l'organisation des chantiers, le mode d'exécution adopté, c'est-à-dire comment disparaîtraient les couches successives du Canal. On se disait bien que ces couches successives disparaîtraient, puisque les premières avaient disparu ; mais on ne voyait pas très clairement la méthode suivie. Aujourd'hui, au contraire, on voit un mode rationnel d'attaque générale fonctionnant sur un long parcours ; on a des programmes arrêtés, programmes que les entrepreneurs nous ont communiqués, ou nous communiqueront pour quelques points où nous ne les avons pas encore reçus ; mais on se rend compte partout, dans tous les chantiers, qu'il y a une voie sérieuse adoptée, une voie qui a pour objet d'arriver au fond du Canal ; on voit que partout on a coupé le terrain suivant une cunette tracée sur l'axe du Canal et que l'on creuse sur l'axe même du Canal, de façon à poursuivre les élargissements successifs, d'après une méthode sérieuse, de 5 mètres en 5 mètres généralement ; et qu'en conséquence, quand l'attaque est commencée sur une couche, que l'on a vu la couche disparue, on a le droit de se demander pourquoi les couches successives ne disparaîtraient pas de même, puisque le même système doit s'appliquer jusqu'au fond, étage par étage.

Je vous donne cette impression générale que nous avons ressentie sur ces chantiers, parce que c'est la première fois qu'on voit le massif central vraiment attaqué comme par un couteau qu'on n'a qu'à enfoncer davantage pour arriver à la fin.

Ce que je viens de vous dire s'applique également à l'entreprise d'Emperador et à l'entreprise de la Culebra, où il y a une transformation incontestable. Comme organisation de voies, il n'y avait pas, précédemment, toutes les décharges qui y sont installées maintenant, et ces voies de décharge sont d'une solidité qu'elles n'avaient pas eue jusqu'ici. On a utilisé, autant que possible, les voies qui existent pour se débarrasser des déblais, et on voit là un système d'évacuation, un mode de travail qui n'a qu'à se développer pour assurer l'achèvement du Canal. On se sent dans la bonne voie.

Ce qui nous a frappé, en débarquant, et ce qui est remarquable, dans l'Isthme, c'est le sentiment général, dominant que le Canal se fait. Les voyageurs avec qui on cause, les entrepreneurs avec qui on traite, le public avec lequel on s'entretient, ont vraiment une attitude autre que celle qu'ils

avaient à nos précédents voyages, il y a deux ans, surtout. Tout le monde, maintenant, considère que le Canal se fait et se fait bien. Il y en a qui pensent qu'il se fera plus ou moins vite, mais tous reconnaissent qu'il se fait. Quand on parle aux Entrepreneurs, aux Ingénieurs et aux ouvriers, du droit que la Compagnie a de pousser les travaux, d'insister pour que chacun remplisse ses engagements, on voit que chacun est attaché à l'exécution de l'œuvre dans un esprit généralement bon. Je ne veux pas dire qu'il n'y a pas de discussion avec les Entrepreneurs, et que, de temps à autre, ces entrepreneurs ne soulèvent pas des prétentions que nous sommes fondés à trouver injustes, mais enfin tous, même dans leurs réclamations, tendent à un but précis et déterminé, qui est l'achèvement du Canal.

Aujourd'hui, je crois que personne n'a plus le droit de douter — nous, moins que les autres, — que nous avons le droit d'avoir une confiance assez grande pour la faire partager. Il faut espérer que plus nous avancerons, plus la Compagnie se trouvera dans des conditions meilleures pour son crédit, ce qui améliorera les conditions de l'achèvement de l'œuvre.

ANNEXE B

AU

Rapport à l'Assemblée générale des Actionnaires

DU 21 JUILLET 1887.

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

A MM. LES ACTIONNAIRES ET CORRESPONDANTS DE LA COMPAGNIE

Paris, le 8 juillet 1887,

MESSIEURS,

Autorisé par l'Assemblée générale des actionnaires tenue à Paris le 29 juillet 1885, à emprunter 600 millions de francs pour assurer l'achèvement du Canal, le Conseil d'administration empruntait, l'année dernière, 200 millions sous la forme d'*Obligations nouvelles*, émises à 450 francs, rapportant 30 francs par an et remboursables à 1,000 francs par voie de tirage tous les deux mois.

« Le type d'Obligation à lot, disais-je alors, n'est heu-« reusement pas le seul qui existe ; on peut procéder à une « émission de titres qui, en outre d'un revenu honorable, « assurerait à chaque porteur, sans exception, dans un « temps donné, une large prime bénéficiaire, avec des tira-« ges fréquents où le plus grand nombre possible d'Obliga-« tions sortiraient, de manière à favoriser également le « plus grand nombre possible de porteurs, au lieu d'en favo-« riser un seul, de temps en temps, par un gros lot. »

L'accueil qui a été fait à l'émission de la première série des *Obligations nouvelles* répondant à ce programme, a prouvé que nous ne nous étions pas trompés.

En effet, tout souscripteur d'*Obligations nouvelles* de Panama est sûr, — à une époque plus ou moins rapprochée, suivant la chance de six tirages annuels, — de doubler au moins son capital.

Je viens, en conséquence, de proposer au Conseil d'Administration d'émettre maintenant une deuxième série d'*Obligations nouvelles*, en offrant aux souscripteurs tous les avantages de la première série, avec un amortissement un peu plus prolongé mais un revenu annuel supérieur.

Le Conseil, adoptant mes propositions, a fixé le taux d'émission de la deuxième série d'*Obligations nouvelles* à 440 francs, en maintenant l'intérêt annuel de 30 francs et le remboursement de chaque obligation, par voie de tirages tous les deux mois, à 1,000 francs, comme pour la première série.

Plus de la moitié de la somme réalisée par l'émission de la première série est encore dans les caisses de la Compagnie. Nous serions donc en mesure de satisfaire à toutes les exigences actuelles de l'entreprise sans émettre tout de suite 200 nouveaux millions sur les 600 autorisés.

Mais qui peut répondre d'événements susceptibles d'entraver notre marche dans cette période d'exécution où le moindre temps perdu, la moindre hésitation peuvent, tandis que nous nous rapprochons du but, reculer la date de l'ouverture du Canal aux navires ?

« Faut-il, vous disais-je l'année dernière déjà, — Faut-il « livrer la destinée de notre œuvre aux incidents imprévus « de la politique ? Faut-il risquer l'intérêt de nos 350,000 « actionnaires ou obligataires ? Je ne le pense pas. »

Je ne le pense pas davantage cette année.

Si les cent millions de francs que nous avons en caisse nou sont un grand sujet de quiétude, de force, cette quiétude et cette force seront simplement triplées par une encaisse portée à 300 millions.

Et nous pourrons ainsi continuer à déjouer les calculs des derniers adversaires du second grand Canal maritime ouvert, par la France, à la marine et au commerce du monde.

Nous pourrons dédaigner les manœuvres, les attaques, les insultes, en conduisant le creusement du Canal jusques au point où l'achèvement définitif, indéniable, frappera tous les yeux.

Des préoccupations d'ordre financier ne doivent pas venir troubler le personnel énergique et dévoué qui exécute l'œuvre là-bas ; l'année qui vient, — après la saison des pluies maintenant commencée, — sera décisive ; notre devoir est de ne rien négliger de ce qui assurera le succès attendu.

La conviction personnelle que je vous exprimais l'année dernière ne s'est pas modifiée. Les difficultés sont grandes, parce qu'elles sont relatives à la grandeur de l'entreprise, à la rapidité voulue de son exécution, à l'immensité des résultats certains.

Aucun obstacle ne surprendra notre énergie, ne modifiera notre volonté, n'ébranlera notre persévérance. Nous marchons au but patriotique que nous avons accepté, résolument, sans nous laisser surprendre par l'imprévu.

C'est pourquoi, dans ma lettre du 9 juillet 1886, j'ajoutais :

« Est-ce que j'attends avec tranquillité, sans prévoyance, la « démonstration pratique du succès ? Au contraire, nous « n'avons cessé d'étudier les moyens par lesquels, en cas de « retards imprévus, l'inauguration du Canal serait assurée « quand même, sauf à achever plus tard, comme cela a eu « lieu au Canal de Suez, le programme d'exécution totale.

« Ce qu'il faut, c'est qu'avec les 600 millions réalisés, « toutes les mesures soient prises pour que les navires pas-« sent d'un Océan à l'autre Océan. »

La réalisation successive des 600 millions votés par les Actionnaires est une de ces mesures.

Et, comme il est juste que ceux qui concourent par leurs capitaux au succès de l'œuvre nationale entreprise dans l'Isthme de Panama, en bénéficient, — au même titre, d'ailleurs, que ceux qui ont concouru bravement à l'exécution du

Canal maritime de Suez, — j'ai insisté pour que les avantages qui ont été offerts aux Souscripteurs de la première série, soient accordés aux Souscripteurs de la *deuxième série d'Obligations nouvelles.*

Le Conseil d'Administration ayant approuvé toutes mes propositions, l'émission aura lieu le 26 juillet prochain.

Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assurance de mon dévouement.

FERDINAND DE LESSEPS

LE 14 JUILLET A PANAMA

L'*Agence Havas* a communiqué aux journaux l'information suivante :

A l'occasion de la fête nationale, le Président de la République a reçu des télégrammes de félicitations envoyés par les Colonies françaises de Panama et de Colon.

LE TRAFIC DU CANAL

Le *Journal du Havre* qui, chaque année, établit au moyen des statistiques officielles et des documents commerciaux, le trafic qui « passerait par le « canal de Panama, si le Canal était ouvert », vient de publier les lignes suivantes :

Dans une série d'articles publiés au cours du mois de novembre 1885, nous avons examiné, dans ses parties principales, la grande œuvre poursuivie par M. de Lesseps, et ayant pour objet de réunir les deux grands océans Pacifique et Atlantique, par un canal percé à travers l'isthme de Panama. En relevant, sur les documents statistiques officiels, le trafic des principales villes d'Europe et d'Amérique, engagées dans le commerce maritime avec les parages immenses que desservira le Canal, nous avons montré, par des chiffres irréfutables, que, d'ores et déjà, le mouvement de navigation qui sera appelé à profiter de la nouvelle voie a été d'environ *sept millions de tonnes en* 1884.

Un travail analogue fait, de nouveau, en 1886, sur les chiffres également officiels de 1885, a donné la preuve palpable et absolue que ce mouvement, resté d'une année à l'autre égal à lui-même — un peu en hausse pourtant — ne peut que s'accroître dans de notables proportions le jour où l'isthme sera ouvert. A ce point de vue, la lumière est faite ; il n'y a point à y insister.

Nous sommes de ceux qui, dès la première heure, avons cru à la possibilité du percement de l'isthme de Panama; nous avons suivi les développements de cette œuvre immense avec l'intérêt et la sympathie qu'elle doit inspirer à tous les amis du progrès et de l'humanité; nous sommes enfin de ceux qui croient encore à son succès final et qui l'espèrent dans un avenir prochain. A. M.

Il a été constaté, notamment par l'ingénieur hollandais Van Nehus, que l'accroissement *normal et moyen* du mouvement commercial et maritime entre les deux océans que le percement de l'isthme américain doit réunir, était *d'un million de tonnes* par an.

Ce mouvement ayant été de 7 millions de tonnes en 1884 (mouvement minimum relevé), il serait de 12 millions de tonnes en 1889, au minimum.

C'est en effet l'évaluation qui résulte, en général, de toutes les études sérieuses publiées depuis que le Canal maritime de Panama est en creusement.

SUEZ-PANAMA

Extrait du « Figaro ».

Il n'y a pas que les choses de la politique qui offrent à l'observateur et au philosophe le spectacle curieux de l'éternel recommencement ! Le recommencement est la règle partout où les intérêts et les passions des hommes sont en jeu, se refusant, comme toujours, de se rendre de bonne grâce et de bonne foi aux leçons de l'expérience. On le voit par ce qui se passe à propos de l'affaire de Panama. C'est une conception absolument analogue à celle de Suez : elle a à sa tête, pour la réaliser, le même homme, M. de Lesseps, avec son énergie toujours égale à elle-même, inspirant la même confiance à ses actionnaires et obligataires ; à des difficultés techniques plus grandes, on oppose des ressources incontestablement supérieures ; et cependant, les mêmes adversaires se retrouvent, tenant le même langage que lorsqu'il s'agissait de Suez.

Il y a d'abord les étrangers, qui ne veulent pas grandir la question des canaux en l'acheminant vers la neutralisation, et y trouvent l'aliment de mesquines jalousies nationales ; il y a encore ceux que le progrès atteint dans leurs intérêts, comme c'est la loi de le faire pour tout progrès. Pas plus que l'on ne pouvait demander aux maîtres de poste d'être enthousiastes pour les chemins de fer, on ne peut demander aux armateurs de voiliers, très puissants en Angleterre, de voir d'un bon œil la création des canaux hâtant la transformation des flottes marchandes en flottes à vapeur. Les possesseurs des chemins de fer américains peuvent-ils davantage ne pas combattre le Canal qui opérera un énorme détournement de trafic entre l'est et l'ouest des Etats-Unis? Aussi la guerre est-elle rude, rappelant les batailles de Suez, à cela près que le combat est surtout porté sur le champ de la Bourse, où l'on peut agir sans s'expliquer.

Et pour aider à la campagne de Bourse, on reprend les mêmes arguments jadis employés contre Suez. On se souvient de ce « trou » légendaire par où le Canal devait se vider, et de la différence de niveau rendant les ports impossibles, et du sable qui devait le combler, et du soleil qui devait le boire ! Aujourd'hui, c'est, sous une forme variée et appropriée aux besoins de la cause, la même chose et le même air de flûte, à cela près que les flûtistes ne semblent pas s'être mis très d'accord. Il s'agit, en somme, à Panama, de traverser la Cordillière. Je lis dans un journal qui trouve la chose impossible : « L'isthme est fait de rochers inattaquables. Tous les hommes et toutes les machines se briseront contre cet obstacle que rien ne peut entamer. » Un second journal me dit : « On passe par une montagne de sable qui glisse et encombre le Canal ; aussitôt fait, aussitôt comblé ;

c'est le rocher de Sisyphe que roule là M. de Lesseps. » Pour un troisième journal c'est une autre affaire ; ce qui menace le Canal, c'est l'eau : « Un puits creusé a souvent approvisionné d'eau les machines pour l'année. Et, comme toute la région est volcanique, le sol est plein de fissures et de cavités remplies d'eau... » Il faudrait s'entendre ! Rochers? Sable ? Eau? — En réalité, tout cela se rencontre sur le parcours du Canal, mais non pas de façon telle que le génie humain ne puisse triompher d'obstacles qu'il a su d'abord mesurer.

D'ailleurs, il a bien fallu accorder que le Canal se fera : les Américains, qui sont pratiques, ne s'en seraient guère préoccupés sans cette absolue certitude. Seulement, on nie les résultats du trafic interocéanique, comme on avait nié ceux du trafic par la mer Rouge. Au début de Suez, un gros financier de Paris n'offrait-il pas de parier 100.000 francs contre vingt sous que le trafic par Suez n'atteindrait pas un million de tonnes ? On en est à huit millions, et, en vertu de la loi constante qui fait que le transit augmente avec les routes ouvertes dans une proportion qui varie peu, il est permis de voir ce chiffre doublé dans un délai assez court. Au moment de la constitution de Panama, ce même financier se rencontra avec M. de Lesseps dans un banquet : celui-ci lui proposa de parier encore pour un trafic double, et ne trouva plus son homme...

Le trafic ayant trompé les espérances, mais en les dépassant, les titres ont également suivi, pour Suez, la proportion qu'on sait. L' « éminent économiste » qui, au temps des luttes de Suez, écrivait que les actions ne pouvaient pas valoir 800 francs, les a vues, deux mois après, à 1,200 francs pour arriver à 2,200, tandis que les obligations doublaient presque leur prix d'émission !

Tout cela, pourrait-on dire, est rajeuni et rappelé par Panama. Comment oublier qu'en plein Parlement anglais, lord Palmerston s'écriait : « Le Canal de Suez est une blague (*humbug*) et les petites gens qui ont suivi M. de Lesseps sont, en majorité, des garçons de café ! » Ne plaignons pas les « petites gens » de l'aristocratique lord qui, en aidant à une grande œuvre, ont fait un placement à 18 0/0... Et le plus piquant, c'est que ce sont les navires anglais qui payent la plus grande part des 60 millions, et, au moment du dividende, ce sont les Anglais qui *versent* à nos « garçons de café » !

Suez a montré ce que la France pouvait mettre de confiance éclairée, d'énergie, de persistance au profit d'une œuvre nationale. Elle l'a montré malgré ce qu'une première épreuve pouvait avoir d'incertain pour l'épargne, malgré des difficultés politiques sérieuses, malgré les pronostics funestes, les insultes même et les calomnies. Elle n'a qu'à agir encore de même, à la veille de remporter une belle victoire pacifique, avec l'aide de tous et même des « petites gens », pour ne pas laisser le beau fruit de Panama, prêt à mûrir, à la gourmandise financière de ceux qui le convoitent. Au recommencement des mêmes attaques, il faut répondre par le recommencement des mêmes succès. Et il s'agit bien moins de terminer Panama, ce qui est hors de conteste, que de le terminer au profit de ceux qui l'ont commencé, en déjouant les manœuvres des hommes, — peut-être les mêmes ? — qui, pour Panama comme pour Suez, ont dénigré l'affaire pour essayer de s'en emparer.

VIATOR.

LES OBLIGATIONS NOUVELLES

DE LA DEUXIÈME SÉRIE

Extrait de la « Cote Européenne »

Nous sommes tout à fait de l'avis de ceux qui disent quotidiennement dans les colonnes des journaux français, que « le jour de l'ouverture du « Canal de Panama, les obligations de cette com« pagnie, émises en août 1886 et en juillet 1887, « vaudront exactement ce que valent aujourd'hui « les obligations du Canal de Suez. »

Les obligations du Canal de Suez, similaires aux obligations nouvelles de Panama, étant capitalisées à 3 0/0, il en résulte que les *Obligations nouvelles de Panama*, rapportant 30 fr., vaudront 1,000 fr. D'où il résulte que les souscripteurs des *Obligations nouvelles* de la deuxième série, comme ceux des *Obligations nouvelles* de la première série émises l'année dernière, doubleront leur capital, si cela leur convient, au moment de l'inauguration du Canal.

On ne voit pas pourquoi, en effet, ce qui s'est passé pour le Canal de Suez ne se passerait pas pour le Canal de Panama.

Les *Obligations nouvelles* de la deuxième série de l'émission du 26 juillet ont des tirages et des payements de coupons qui alternent avec les tirages et les coupons de la première série ; ce qui fait que les souscripteurs de la première série n'ont qu'à faire une souscription égale de la deuxième série (30 francs par titre souscrit à la souscription) pour jouir d'un tirage tous les mois et toucher leur coupon huit fois par an. — Ces éléments divers, bien conformes aux larges idées de M. de Lesseps, assurent et au-delà le succès de l'émission du 26 juillet.

ISAAC PEREIRE

Et les Canaux de Suez et de Panama.

Nous lisons, dans le *Bulletin international*, une note de M. Cavaglion, que nous sommes heureux de placer, en partie au moins, sous les yeux de nos lecteurs.

M. Cavaglion dit en termes excellents la part que prit Isaac Pereire dans l'exécution du Canal de Suez et, aussi, dans les préparatifs de l'exécution du Canal de Panama ; et cela donne à l'ancien ami

d'Isaac Pereire l'occasion de quelques rapprochements instructifs.

Le Canal de Suez a eu à l'origine beaucoup d'officiers et de marins parmi ses souscripteurs, parce que les Anglais faisaient à cette œuvre, dont ils devaient tant profiter, la plus inexplicable des oppositions.

Le Canal de Panama a comme actionnaires des Français de toutes les classes, de toutes les positions, de tous les métiers, qui croient au succès de l'œuvre océanique comme ils ont cru à l'œuvre méditerranéenne. Les actions sont divisées entre 150,000 personnes, parmi lesquelles on compte près de 40,000 femmes! Beaucoup de porteurs de titres de Panama sont d'anciens porteurs des valeurs de Suez. Les heureux actionnaires de Suez ont donc placé une partie des dividendes reçus en titres de Panama. Ce classement tout particulier est la meilleure des garanties et donne avec raison à M. de Lesseps la certitude qu'il trouvera les moyens nécessaires à l'achèvement de l'œuvre colossale qu'il a entreprise.

M. de Lesseps a donc une armée sur laquelle il peut compter malgré tout. Les financiers et les calculateurs peuvent discuter et combattre; la foi ne s'ébranle pas. Le passé est là! *Le Suez*! C'est d'ailleurs une étrange chose que l'absence de prévision de la part des *grands* sur le succès final des conceptions élevées. Les hauts banquiers établis en Égypte furent les moins convaincus. Ces gens qui gagnaient des millions en prêtant à Ismaïl à 25 0/0, n'ont jamais risqué une piastre turque sur des actions qu'on a pu acheter à 180 francs et revendre à 3,500 francs!

C'était, en ce temps-là, la même incrédulité partout.

Avec des moyens plus restreints qu'aujourd'hui, la Compagnie de Suez a dû emprunter à des taux autrement élevés que ceux que paye pour ses emprunts la Compagnie de Panama.

Les journaux étaient presque tous hostiles au Suez, ceux de Pereire exceptés, car cet esprit supérieur, qu'on regrette tant aujourd'hui, avait le sentiment des grandes choses. En appuyant l'œuvre de M. de Lesseps, Pereire ne faisait d'ailleurs que rendre hommage à une conception dont les Saint-Simoniens s'étaient occupés quelques années auparavant.

M. Pereire avait fait plus que d'écrire et faire écrire dans les journaux en faveur du Canal de Suez; il avait chargé un de ses amis les plus dévoués d'aller visiter le Canal. C'était en 1873. Les actions de Suez valaient à peu près ce que valent aujourd'hui les actions de Panama!

Il est inutile de dire que l'influence de Pereire se fit sentir sur le marché, et qu'il contribua à modifier un courant que les recettes devaient bientôt établir définitivement, et donner amplement raison au créateur et à ceux qui l'ont suivi.

L'appui constant d'Isaac Pereire ne s'est pas borné à l'œuvre réussie, mais aussi à l'autre, à celle qui est encore discutée, au Panama. A l'origine de cette dernière entreprise, lorsque des difficultés de toute nature semblaient s'opposer à l'implantation, ce furent ses avis compétents qui donnèrent du courage à un ami qui n'en manquait pourtant pas. M. de Lesseps n'a jamais oublié les derniers conseils d'Isaac Pereire, car ce furent les derniers!

Les deux frères Pereire, dont l'histoire est à faire, ont été les premiers financiers qui se soient appuyés sur les masses, M. de Lesseps les imite. C'est dans le bon sens du peuple et dans son *bas de laine*, comme il dit, qu'il puise les ressources pour achever le Canal de Panama, comme il a accompli le Canal de Suez

L'ÉMISSION DU 26 JUILLET

Extrait du « Télégraphe »

L'excellent accueil, fait par correspondance déjà, à l'émission de la *deuxième série des Obligations nouvelles Panama* fixée pour le 26 juillet prochain, se manifeste de plus en plus.

Cette émission aura décidément le caractère des précédentes, c'est-à-dire que le nombre des souscripteurs sera considérable.

L'armée de M. de Lesseps va se grossir d'un fort contingent nouveau.

Ce qui frappe le plus les souscripteurs, d'après nos informations, c'est la comparaison juste qu'ils font entre les Obligations de Suez et les Obligations de Panama.

Ceux qui ont souscrit jadis des Obligations de Suez ont fait de grands bénéfices; il est clair que les souscripteurs aux Obligations Panama feront des bénéfices semblables.

Cependant les *Obligations nouvelles Panama*, de l'émission du 26 juillet, ont encore cet avantage sur les Obligations Suez, qui ont si bien réussi, que le doublement du capital souscrit (avec un intérêt annuel de plus de 6 0/0) est assuré, par tirage, dans une période relativement courte.

Recevoir 6 0/0 par an et être sûr de toucher un jour 1,000 fr. pour 432 fr. 30 apportés, avec un premier versement de 30 fr. seulement, est un placement qu'on ne trouve pas souvent à faire.

Il a fallu M. de Lesseps pour cela.

LA LIGNE MARSEILLE-COLON

Le mouvement commercial tend de plus en plus à se développer entre les ports européens et l'Isthme américain. Aussi les compagnies de navigation, qui ont eu la prévoyance de ne pas attendre l'ouverture du Canal pour établir des services réguliers sur ce point, commencent à recueillir les bénéfices de leur initiative. C'est ainsi que nous lisons dans le dernier numéro du *Journal de la Compagni Transatlantique*.

On nous écrit de Marseille, le 13 juillet :

« Le succès de la nouvelle ligne de Marseille aux Antilles et à Colon s'affirme à chaque voyage et donne lieu, déjà, à un trafic important. C'est ainsi que le paquebot *Ferdinand-de-Lesseps*, arrivé lundi matin, n'a pas remporté moins de 250 passagers et 2,500 tonnes de marchandises diverses pendant les traversées d'aller et retour.

« Les produits de l'industrie marseillaise, l'envoi de matériel aux chantiers de Panama composent d'ordinaire le fret à l'aller. Au retour, les paquebots chargent dans nos colonies des Antilles, du sucre, du café, des bois précieux, etc., en un mot, tout ce qui constitue la production de ces belles contrées.

« L'Espagne et l'Italie fournissent et reçoivent leur contingent à chaque voyage, car tous les paquebots de la nouvelle ligne s'arrêtent utilement à Barcelone et reviennent avec un tonnage assez important à destination de Gênes. »

Le gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE

DE PANAMA

PRÉSIDENT-DIRECTEUR : **M. FERDINAND DE LESSEPS**

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

A 500,000

Obligations Nouvelles

(2me SÉRIE)

ÉMISES A 440 FRANCS

RAPPORTANT 30 FRANCS PAR AN

Payables trimestriellement les 15 Septembre, 15 Décembre, 15 Mars et 15 Juin de chaque année

REMBOURSABLES A 1,000 FRANCS

EN 48 ANS

PAR TIRAGES TOUS LES DEUX MOIS (6 TIRAGES PAR AN)

Les 15 Septembre, 15 Novembre, 15 Janvier, 15 Mars, 15 Mai et 15 Juillet

Par exception, le premier tirage aura lieu le 30 Septembre 1887, au lieu du 15

DÈS LA PREMIÈRE ANNÉE IL EST REMBOURSÉ 6,000 OBLIGATIONS, SOIT 1,000 OBLIGATIONS A CHAQUE TIRAGE; le nombre d'Obligations remboursées s'accroît progressivement chacune des années suivantes, jusqu'à la fin de l'opération.

Prix d'Émission payable comme suit :

		SOMMES NETTES A VERSER
30	fr. en souscrivant.	30 fr.
70	» à la répartition du 3 au 6 août (*contre remise d'un titre provisoire*). . . .	70 »
75	» du 20 au 25 octobre 1887, *sous déduction des intérêts acquis à raison de 6 °/₀ l'an.*	74 02
75	» du 20 au 25 janvier 1888 — — — —	72 66
75	» du 20 au 25 avril 1888 — — — —	71 59
75	» du 20 au 25 juillet 1888 — — — —	70 55
40	» du 10 au 15 septembre 1888 — — — — et contre remise du titre définitif muni du coupon à échoir le 15 décembre 1888.	36 57
440 fr.	Net à payer. . . .	425 39

Les souscripteurs auront à toute époque, après le versement de répartition, la faculté d'anticiper la totalité des versements, sous bonification d'intérêts au taux de 6 0/0 l'an.

Ceux qui useront de cette faculté, **en faisant le versement de répartition et dans le délai fixé pour ce versement**, jouiront d'une bonification de 5 francs, qui, ajoutée aux intérêts à 6 °/₀ du jour de la libération au 15 Septembre 1887, soit 2 fr. 70, fait ressortir

à 432 fr. 30 le prix de l'obligation définitive

qui leur sera remise **munie du coupon de 7 fr. 50 à échoir le 15 Décembre 1887.**

La présente émission est faite en vertu du vote de l'assemblée générale du 29 juillet 1885.

La Souscription sera ouverte le Mardi 26 Juillet 1887

ET CLOSE LE MÊME JOUR

A PARIS :

A la **Compagnie Universelle du Canal Interocéanique**, 46, rue Caumartin.
A la **Compagnie Universelle du Canal de Suez**, 9, rue Charras.
Au **Comptoir d'escompte de Paris**, 14, rue Bergère.
A la **Société Générale de Crédit Industriel et Commercial**, 72, rue de la Victoire.
A la **Société de Dépôts et de Comptes courants**, 2, place de l'Opéra.
A la **Société Générale** *pour favoriser le développement du Commerce et de l'industrie en France*, 54, rue de Provence.
A la **Banque de Paris et des Pays-Bas**, 3, rue d'Antin.
Au **Crédit Lyonnais**, 19, boulevard des Italiens.
A la **Banque d'Escompte de Paris**, place Ventadour.
A la **Banque Franco-Égyptienne**, 32, boulevard Haussmann.

A NEW-YORK :

Au **Siège du Comité Américain de la Cº du Canal Interocéanique de Panama.**

Et dans leurs bureaux de quartiers, à leurs agences en province et à l'Étranger, et chez leurs correspondants en France et à l'Étranger

ON PEUT SOUSCRIRE DÈS A PRÉSENT PAR CORRESPONDANCE

CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA SOUSCRIPTION

Les titres provisoires attribués aux Souscripteurs après la répartition seront au porteur ou nominatifs, suivant leur demande. Ils seront délivrés à la caisse où la souscription aura été faite.

Les versements successifs sur les Obligations provisoires seront reçus au siège de la Compagnie, aux guichets des Sociétés de crédit désignées ci-dessus et chez leurs correspondants en France et à l'Etranger.

Après libération, les Obligations provisoires seront échangées contre des Obligations définitives, lesquelles pourront être délivrées sans conformité de numéros avec les titres provisoires.

Les titres appelés au remboursement auront droit au montant des coupons échus à la date fixée pour le remboursement.

Les titres provisoires sur lesquels les versements exigibles n'auraient pas été effectués seront passibles d'un intérêt de retard de 6 °/°, et déchus du droit à la prime de remboursement ; ils pourront être vendus à la Bourse de Paris, sans mise en demeure, un mois après l'échéance du terme dû, pour le compte et aux frais et risques des retardataires.

Les titres définitifs seront munis de coupons trimestriels de 7 fr. 50, aux échéances des 15 mars, 15 juin, 15 septembre et 15 décembre payables au siège social de la Compagnie, à Paris, et chez ses correspondants, en France et à l'Etranger.

Les tirages auront lieu chaque année, les 15 janvier, 15 mars, 15 mai, 15 juillet, 15 septembre et 15 novembre ; le remboursement des titres sortis sera effectué le 15 du mois qui suivra le tirage ; les obligations provisoires seront remboursées sous déduction des termes restant dûs.

Le tableau d'amortissement déterminera le nombre minimum des Obligations à rembourser à chaque tirage, mais la Compagnie se réserve le droit d'augmenter ce nombre.

Les formalités nécessaires pour l'admission des Obligations à la Cote officielle seront remplies aussitôt après la clôture de la souscription

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

EXERCICE 1885-1886

Assemblée générale du 18 juin 1887

RAPPORT DES COMMISSAIRES

MESSIEURS,

En exécution de l'article 32 de nos statuts et du mandat que vous avez bien voulu nous confier, nous venons vous présenter le résultat des travaux de votre Commission de vérification.

Nous avons eu soin d'examiner toutes les pièces justifiant des mouvements de compte, tant de votre Administration de Paris que de celle de Panama, et nous avons pu nous assurer de la complète concordance des chiffres de ces écritures avec ceux du Bilan soumis à votre approbation.

Les opérations financières du sixième exercice se résument ainsi qu'il suit :

RECETTES.

Les ressources de l'actif réalisable au 30 juin 1885 étaient de.	241.971.552 39
qui, déduction faite du passif exigible à la même date, soit	24.729.260 15
se trouvaient ramenées à	217.242.292 24
Ces ressources, au cours de l'exercice, se sont accrues du produit de placement d'obligations de 500 fr. 4 °/₀ et de profits divers pour . . .	20.994.259 42
Soit au total.	238.236.551 66

DÉPENSES.

Les charges sociales, dépenses d'administration et de travaux de Panama, se sont élevées à	117.812.935 89
Les achats de matériel, venant en accroissement de l'actif suivant estimation, à.	26.498.182 70
Soit au total.	144.311.118 59
La différence entre le montant des recettes.	238.236.551 66
et le montant des dépenses.	144.311.118 59
fait ressortir le solde disponible au 30 juin 1886, à.	93.925.433 07
Le même solde disponible se retrouve au Bilan en déduisant de.	132.372.217 75
montant de l'actif au 30 juin 1886, le passif exigible à la même date. . .	38.446.784 68
Total égal.	93.925.433 07
Les versements non appelés sur actions figurent dans cette somme pour	73.750.000 »

Au bilan, les charges sociales, dépenses d'administration et travaux à Panama figurent pour	117.865.058 38
Ce chiffre comprend une somme de passée provisoirement dans les écritures à un article intitulé « *Compte courant de la Direction générale*, dont	52.122 49
le solde était, au 30 juin 1885, de :	68.871 66
et qui a été ramené à . . . . au 30 juin 1886.	16.749 17

En résumé, les dépenses depuis la constitution de votre Société, jusqu'à la date où a été fait cet arrêté de compte, se sont élevées à. 640.173.195 24

Les articles qui constituent cette immobilisation sont :

Pour 93.878.225 33	Le prix d'achat des actions du Panama Rail Road ;
Pour 122.683.646 16	Les immeubles de Paris, de Panama et le matériel ;
Pour 423.594.574 58	Les dépenses résultant des charges sociales, des services administratifs et des travaux dans l'Isthme ;
Pour 16.749 17	De dépenses restant à imputer aux différents articles budgétaires.

Dans l'examen du bilan, Messieurs, un chiffre peut vous intéresser spécialement ; c'est celui qui a trait aux dépenses faites dans l'Isthme pour les services administratifs et travaux.

Il ressort dans l'exercice 1885-1886 à.	78.052.770 99
au lieu de	88.111.197 19

qu'il avait atteint dans l'exercice précédent.

Nous nous sommes assurés que cette différence n'est pas attribuable à un ralentissement dans les travaux ; la diminution a porté sur les dépenses affectées au personnel, au service sanitaire, aux voies de communication, aux ateliers, aux travaux d'entretien et surtout aux installations diverses.

Le montant des sommes employées au creusement du canal a été supérieur pendant l'exercice 1885-1886 à ce qu'il avait été pendant l'exercice 1884-1885.

Dans ces conditions, Messieurs, nous vous proposons l'approbation des comptes de l'exercice 1885-1886.

Nous tenons, en terminant, à reconnaître que tous les renseignements relatifs à la tenue des livres nous ont été fournis par la Direction, avec le plus grand empressement.

ACTIF — INVENTAIRE GÉNÉRAL

DÉPENSES FAITES POUR LA CONSTRUCTION DU CANAL JUSQU'AU 30 JUIN 1886

Dépenses constatées à l'Inventaire général au 30 juin 1885				305.729.516 20
Dépenses du sixième exercice social (1er juillet 1885 au 30 juin 1886) :				
Charges sociales	Comité américain	1.500.000 »		
	Intérêts aux actions	9.060.000 »		
	Intérêts aux obligations 5 0/0	6.227.050 »		
	Intérêts aux obligations 4 0/0	7.314.620 »		
	Intérêts aux obligations 3 0/0	8.975.580 »		
	Amortissement des obligations 5 0/0	180.500 »	37.652.874 16	
	Amortissement des obligations 4 0/0	422.500 »		
	Amortissement des obligations 3 0/0	1.104.500 »		
	Charges annuelles et frais divers pour le service des titres	2.844.124 16		
	Contrôle du gouvernement colombien	24.000 »		
Dépenses de l'Administration centrale			2.159.413 23	
Dépenses faites dans l'Isthme (Services administratifs et Travaux)			78.052.770 99	117.865.058 38
Total des dépenses faites pour la construction du Canal				423.594.574 58

ACTIF SUIVANT ESTIMATION

Domicile administratif	Hôtel de la Compagnie à Paris	1.865.625 48	2.005.951 60	
	Mobilier et matériel des bureaux	140.326 12		
Panama	Immeubles, terrains et constructions	28.155.617 97	120.677.694 56	
	Mobilier et matériel des bureaux	666.449 12		
	Gros matériel et outillage en service	82.020.041 62		
	Approvisionnements	9.835.585 85		
Total de l'actif suivant estimation			122.683.646 16	122.683.646 16

ACTIONS DU PANAMA RAIL-ROAD	93.878.225 33
COMPTE COURANT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX	16.749 17

ACTIF DISPONIBLE OU RÉALISABLE

Versements non appelés sur actions		73.750.000 »	
Versements restant à effectuer sur titres de la Compagnie		8.352.592 »	
Caisse	Paris	972.966 34	
	Panama	12.471.370 52	
Banque et Sociétés de crédit		21.136.485 36	
Reports		712.165 30	
Portefeuille		2.129.059 18	
Débiteurs divers		10.451.192 47	
Divers correspondants débiteurs		421.150 61	
Mandats à recevoir		1.975.235 97	132.372.217 75
Total de l'Actif			772.545.412 99

U 30 JUIN 1886 — PASSIF

CAPITAL SOCIAL

600.000 actions de 500 fr			300.000.000 »

EMPRUNTS

250.000 obligations de 500 fr. 5 0/0 dont 248.810 en circulation	108.854.375 »		109.375.000 »
et 1.190 amorties	520.625 »		
600.000 obligations de 500 fr. 3 0/0 dont 596.711 en circulation	170.062.635 »		171.000.000 »
et 3.289 amorties	937.365 »		
409.667 obligations de 500 fr. 4 0/0 dont 408.822 en circulation	131.787.317 09		132.059.710 17
et 845 amorties	272.393 08		
			712.434.710 17

CRÉANCIERS DIVERS

Solde restant dû sur les coupons d'actions mis en paiement	5.191.117 21		
Solde restant dû sur les coupons d'obligations mis en paiement	4.243.961 43		
Solde restant dû sur les obligations appelées au remboursement	234.363 47		
Effets à payer	10.491.033 88		
Mandats à payer	11.534.729 04		
Créanciers divers	6.691.209 18		
Divers correspondants créditeurs	58.294 48		38.444.708 69
Réescompte du Portefeuille			2.075 99
Total du Passif			750.881.494 85

PRODUITS RÉALISÉS PENDANT LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION

Produits figurant à l'Inventaire général au 30 juin 1886		19.724.448 89	
Produits de placements de fonds disponibles	923.475 39		
Bulletin du Canal	11.828 91		
Produits de l'immeuble, 46, rue Caumartin	5.323 51	1.939.469 25	
Produits divers à Paris	42.613 75		
Produits divers dans l'Isthme	956.227 69		21.663.918 14
			772.545.412 99

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. 70608

8e Année. — Numéro 191. Mardi 2 Août 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

AVIS AUX SOUSCRIPTEURS
DES *OBLIGATIONS NOUVELLES* DE LA 2e SÉRIE

Le lundi 1er août, le total des souscriptions régulières centralisées à la Compagnie s'élevait au nombre de 258.887 obligations, formant un capital souscrit de 114 millions de francs.

L'Administration ne reconnait comme souscripteurs que ceux qui ont entre les mains des Récépissés provenant de la Compagnie, de ses correspondants en province ou à l'étranger, des établissements de crédit désignés ou de leurs succursales et correspondants, et des intermédiaires autorisés par Elle.

Le versement exigible de 70 francs doit être fait, du 3 au 6 août, là où le souscripteur a effectué le premier versement de 30 francs.

Il sera délivré au souscripteur, contre le versement de 70 francs, un titre provisoire participant au premier tirage, qui aura lieu exceptionnellement le 30 septembre au lieu du 15.

En effectuant, aux dates indiquées au prospectus, les versements successifs prévus, les souscripteurs participeront au bénéfice de tous les tirages, qui auront lieu tous les deux mois.

C'est-à-dire que toute obligation sortie aux tirages sera remboursée à *mille francs*, pourvu que le souscripteur ait satisfait aux versements précédant le tirage et défalcation faite du montant des versements restant à faire sur l'obligation sortie.

Les souscripteurs qui, du 3 au 6 août, se libéreront entièrement, en versant, au lieu de 70 francs, une somme définitive de 402 fr. 30 par obligation (bénéficiant ainsi, aux termes du prospectus, d'une bonification de 5 francs), auront un titre muni d'un coupon de 7 fr. 50 à toucher le 15 décembre 1887, et recevront, si le sort les favorise aux tirages, le remboursement à *mille francs*, sans aucune défalcation.

Le nombre des souscripteurs a été considérable.

L'Administration évalue actuellement à 2 obligations 1/4 la moyenne des obligations souscrites par chaque souscripteur.

S. M. l'Empereur du Brésil, arrivé à Paris dans la nuit du 20 juillet, désirant donner une nouvelle preuve du haut intérêt qu'il porte à l'œuvre du Canal de Panama, dont l'ouverture procurera à son pays des avantages particuliers et considérables, a voulu assister à l'Assemblée générale des Actionnaires de la Compagnie.

En prenant place sur l'estrade, Don Pedro II a été salué par des applaudissements unanimes et répétés, lorsque le Président-Directeur de la Compagnie a fait connaître aux actionnaires le témoignage

de sollicitude que, par sa présence, le souverain d'un des plus puissants Etats de l'Amérique du Sud donnait à l'entreprise du percement de l'Isthme de Panama.

LE CUBE DE JUIN

Ainsi que nous l'avait fait pressentir le télégramme sommaire transmis à l'Administration, et que nous avons publié dans le *Bulletin* du 16 juillet, le creusement des Dérivations a été particulièrement accentué.

Nous avons plusieurs fois déjà signalé à nos lecteurs l'importauce de ce travail. Les Dérivations ont pour but, en effet, de détourner de la ligne des chantiers les rivières qui les traversent ou qui les approchent, et dont les eaux accrues, en se déversant, nuisent à la bonne marche des travaux, quand elles n'obligent pas à les suspendre.

Il n'est pas possible de se garer contre les eaux du ciel, contre les pluies équatoriales, — et, comme nous l'avons dit le 16 juillet, cette année le début de la saison pluvieuse a été d'une violence presque exceptionnelle ; — mais, par les Dérivations, les chantiers doivent être affranchis des eaux fluviales.

Voici la note que nous avons publiée dans le *Bulletin* du 16 juillet :

« Une dépêche télégraphique a fait connaître à l'Administration de la Compagnie que le cube de juin avait été d'*un million cent quatre-vingt-douze mille* mètres.

« La saison des pluies ayant commencé vers le milieu du mois de juin avec une extrême violence, le résultat, — qui offre une augmentation de 25,000 mètres sur mai, — doit être considéré comme satisfaisant.

« Il résulte également des dépêches transmises à l'Administration, qu'en juin de très grands efforts, couronnés de succès, ont été faits pour hâter le creusement des Dérivations destinées, nos lecteurs le savent, à affranchir les chantiers des eaux fluviales pendant l'époque des inondations. »

Malgré les pluies, aucun chantier n'a chômé ; tous ont continué leur travail ; et les résultats, nécessairement diminués, offrent encore des chiffres appréciables relativement satisfaisants, — sauf toutefois pour les chantiers d'Emperador, dont la diminution s'explique sans doute par quelque fait exceptionnel que les ingénieurs de la Compagnie ne manqueront pas de relater dans le rapport mensuel que nous résumons dans le *Bulletin*.

Quant au travail de creusement des Dérivations, il est bien ce que nous avions supposé, c'est-à-dire très activé.

Voici la progression mensuelle, depuis le commencement de l'année, du creusement des Dérivations :

Janvier	296.000 m. c.
Février	459.000 —
Mars	163.000 m. c.
Avril	266.000 —
Mai	255.000 —
Juin	480.000 —

La progression de juin est tout à fait remarquable.

Voici le détail, par chantier, du cube de juin :

Colon	50.000
Gatun	255.000
Bohio Soldado	11.000
Tavernilla	50.000
San Pablo	20.000
Gorgona	17.000
Matachin	12.000
Obispo	48.000
Emperador	20.000
Culebra	50.000
Paraiso	22.000
Corozal	1.000
La Boca	142.000
	698.000
Dérivations	480.000
Accessoires	14.000
Total	1.192.000

Soit une augmentation de 25.000 mètres cubes sur mai.

CONSEIL MUNICIPAL DE MARSEILLE

Session extraordinaire. — Séance du 26 juillet 1887

PRÉSIDENCE DE M. JOURDAN 1er ADJOINT

La séance est ouverte à 5 heures.

M. GOURRET, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la précédente séance, qui est adopté.

M. J.-Ch. ROUX dépose la proposition suivante :

Messieurs,

... J'ai à vous demander d'émettre un vœu, ce serait de donner le nom de Buenos-Ayres à une de nos rues de Marseille.

Le peuple argentin est un peuple ami, nos relations commerciales sont fréquentes avec lui et cette attention de notre part lui serait certainement agréable.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénients, nous pourrions charger la Commission, qu'a nommée dernièrement M. le Maire pour étudier la question des noms de nos rues, Commission composée de nos collègues Paul Bret, Jouffrey et Boiffils, d'appliquer le nom de Buenos-Ayres à celle de nos rues qu'elle choisira à cet effet.

Il est un autre nom, Messieurs, que je me permettrai de signaler à mes honorables collègues et amis de la Commission : celui de *Ferdinand de Lesseps*.

Parmi les principaux ports non-seulement de notre pays mais de l'étranger, le nôtre est peut-être le seul dans lequel

aucune rue, aucune place, aucune avenue, aucun boulevard ne porte le nom de celui que Gambetta a appelé « le Grand Français ».

Il ne me convient pas d'insister sur ce point, mais j'estime que le temps est venu de réparer cet oubli.

Le vœu présenté par M. J.-Ch. Roux est adopté dans son ensemble à l'unanimité.

M. JOURDAN remercie M. Roux de s'être souvenu que le conseil municipal a surtout qualité pour s'occuper des grands intérêts commerciaux de Marseille.

L'ÉMISSION DU 26 JUILLET

REVUE DE LA PRESSE

Nous avons recueilli les principales opinions exprimées par la presse, à l'occasion de l'émission de la deuxième série des *Obligations nouvelles*.

Les associés de l'entreprise du Canal interocéanique auront ainsi la mesure des sympathies qu'inspire leur œuvre ; ils constateront que presque unanimement, et sans distinction de parti, la presse française a bien jugé la portée de la souscription du 26 juillet et les conséquences heureuses qu'aura pour la France la réalisation du percement de l'isthme de Panama.

Extrait du **Globe**. — « Le Canal interocéanique n'est pas seulement une affaire industrielle dont le succès importe à tout un peuple d'actionnaires et d'obligataires. C'est aussi une œuvre nationale qui touche aux intérêts et à l'honneur de la France, et c'est à ce seul point de vue que nous en parlerons aujourd'hui. Quatre cent mille Français y ont engagé une part de leurs épargnes sur la foi de l'un d'entre eux : le monde entier a assisté à ce spectacle, à ce plébiscite des capitaux pour une œuvre et pour un nom.

« Le percement de Panama a pris ainsi manifestement le caractère d'une entreprise nationale. Le gouvernement de la République a reconnu ce caractère, et il n'a pas tenu à lui que cette reconnaissance ne fût sanctionnée par le pouvoir législatif. A nous reviendra le principal honneur du succès, sur nous retomberait la honte de l'échec. La question n'est donc pas seulement de savoir si les 400,000 actionnaires et obligataires du Canal auront assez de confiance en leur œuvre pour la poursuivre en dépit des difficultés, pour la mener à bonne fin et pour en retirer le profit légitime. Il s'agit aussi de savoir si la France est moins capable aujourd'hui qu'il y a vingt ans d'accomplir une de ces grandes tâches dont jusqu'ici elle a seule eu l'honneur, et dont le bénéfice a été pour toute l'humanité. C'est précisément ce qu'espèrent certaines personnes, aux Etats-Unis surtout : il s'est formé là-bas un groupe de spéculateurs dont le plan est d'effrayer, à force de calomnies, les détenteurs de titres du Panama, de paralyser l'élan des souscriptions, de jeter l'entreprise dans un embarras financier aussi grand que possible ; une fois ainsi dépréciée, on la rachèterait pour un morceau de pain et on en déposséderait la France. Cela se dit, cela s'imprime dans certains journaux américains ; cet excès de cynisme ne contribuera pas peu à ouvrir les yeux des intéressés. »

Extrait du **Figaro**. — « Si nous envisageons l'état présent des choses : d'une part, la certitude absolue de l'exécution du Canal par des mains quelconques ; de l'autre, la gloire acquise par M. de Lesseps et que rien ne peut entamer, nous sommes amenés à cette conclusion : tout ce qui est tenté par des voies diverses, le pamphlet ou le jeu, contre Panama, ne peut l'être ni contre l'œuvre elle-même, ni contre ses promoteurs, mais l'est uniquement contre la Compagnie, considérée comme une personne financière, contre les capitaux français, d'actionnaires ou d'obligataires, engagés dans l'entreprise.

« Panama — grâce à M. de Lesseps — est une œuvre éminemment française. Croit-on qu'à l'étranger on ne nous suive pas de l'œil sur ce terrain ? Il s'agit de savoir si la France, qui a fait le canal de Suez, est encore capable de faire le canal de Panama. Aurons-nous le courage, le pouvoir, la persévérance, avec les ressources qui sont indispensables ? Le problème se pose tellement en ces termes qu'un journal ministériel de Londres, le *Daily-News*, n'hésitait pas à dire, il y a quelques mois : « L'échec de cette entreprise « serait pour la France un nouveau Sedan ».

« C'est pour cela que nous nous félicitons du succès de l'émission actuelle comme d'une victoire nationale, pour notre bonne renommée au dehors et pour le crédit public. »

Extrait du **Journal des Débats**. — « La fermeté, la bonne tenue des divers titres de Panama dans les dernières Bourses, et l'impossibilité, aujourd'hui démontrée, dans laquelle se trouvent les spéculateurs de livrer les titres qu'ils avaient vendus en baisse à découvert, annoncent le succès de l'émission des Obligations nouvelles Panama 6 0/0. »

Extrait du **Temps**. — « S'il avait fallu une justification pour l'à-propos avec lequel M. Ferdinand de Lesseps a choisi l'heure de l'émission, on l'aurait ainsi ; à quelles attaques et aussi à quelles inquiétudes n'eût pas donné naissance, en effet, un ajournement de l'appel au crédit ? La Compagnie ayant aujourd'hui plus de cent millions en caisse, la poursuite régulière des travaux ne peut pas être mise en doute, quoi qu'il advienne, et pourtant les vendeurs se risquent à agir : qu'eût-ce été si la Compagnie avait attendu que tous ses fonds fussent épuisés ? Le moment a donc été bien choisi, et M. Ferdinand de Lesseps a, une fois de plus, par son initiative hardie, heureusement servi les intérêts de sa grande entreprise. »

Extrait du **Gaulois**. — « Il est impossible qu'un témoignage aussi éclatant de confiance donné par l'opinion publique à l'œuvre du Canal et à son fondateur n'exerce pas, sur la conduite des travaux et sur les dispositions morales de tous ceux qui sont associés à cette entreprise, la plus heureuse et la plus durable influence. On a coutume de dire : « Ami jusqu'à la bourse. » Les amis de M. de Lesseps remettent entre ses mains leurs capitaux, sachant bien qu'ils ne pourraient jamais en faire un usage où ils trouvent à la fois plus d'honneur et de profit.

« A cet égard, il faut reconnaître que les journaux étrangers sont plus justes que nous le sommes nous-mêmes. C'est le *Morning News* qui citait l'autre jour l'opinion d'un entrepreneur américain où il est dit que les travaux avancent d'une façon très satisfaisante, qu'ils sont menés avec habileté

et énergie, et qu'il ne peut subsister aucun doute sur le succès final. C'est le *Times*, qui montre quelle profonde révolution l'ouverture du Canal introduira dans toutes les relations commerciales. Après Suez le changement a été considérable, il sera bien autre après Panama.

« Quand on rapproche de ces considérations les avantages accordés aux titres, on reconnaît que, en faisant une affaire excellente, on prend part à la plus grande œuvre du siècle. »

Extrait du **Siècle**. — « Le creusement du Canal de Panama est plus qu'une grande entreprise industrielle; c'est une œuvre politique et économique dans laquelle le renom, l'influence et les intérêts de la France sont profondément engagés. Cette vaste opération nous prépare des éléments de puissance qui accroîtront la force et développeront la richesse de notre pays. Les étrangers, qui souvent apprécient mieux que nous nos propres intérêts, ont depuis longtemps approfondi la portée de cette admirable création. Ils y voient une extension considérable du prestige de la France. Contribuer au succès de l'œuvre de M. de Lesseps est donc un devoir de patriotisme, et ce devoir est rendu de plus en plus facile à mesure qu'on approche de l'achèvement des travaux. »

Extrait de la **Revue Economique et Financière**. — « Le premier élément, le coût d'établissement ne dépassera-t-il pas les 1,200 millions prévus par M. de Lesseps? Nous n'oserions pas encore en répondre. Mais il semble désormais acquis que, si ce capital est dépassé, il ne le sera pas dans une sensible mesure.

« Il a été dépensé à l'heure qu'il est 600 millions environ (et la Compagnie dispose encore de 143 millions de ressources, dont 120 millions liquides en caisse). C'est la moitié du capital prévu pour la dépense totale. A-t-on exécuté, parallèlement, la moitié des travaux? Un élément positif est fourni sur ce point par le gouvernement des Etats-Unis de Colombie, qui vient d'accorder à la Compagnie les 100,000 hectares de terres de plus convenus pour le moment où la moitié des travaux seraient exécutés. Le document colombien porte même que « les ouvrages exécutés pour l'excavation du Canal représentent plus de la moitié des travaux qu'implique la construction totale de ce Canal. »

« On peut dire que le programme actuel de la Compagnie se formule ainsi : le gros œuvre sur le capital prévu par les devis; les parachèvements sur les bénéfices de l'exploitation ».

Extrait du **Moniteur Universel**.— « Si les Anglais et les Américains peuvent citer comme exemples de leur énergie le premier câble transatlantique, le chemin de fer du Pacifique, entre autres entreprises grandioses, nous pouvons leur opposer, avec un non moins légitime orgueil, le percement du tunnel du mont Cenis, le creusement accompli du Canal de Suez, la construction en cours du Canal de Panama.

« Si par un des côtés caractéristiques de notre tempérament national nous sommes enclins, parfois, à oublier l'étendue de nos triomphes, il suffit de se trouver à l'étranger pour que l'hommage public nous rappelle que nous avons acquis des titres impérissables à la reconnaissance du monde civilisé. Il n'est pas de bourgade, pas de maison d'école, en Angleterre, en Italie, en Espagne, dans l'extrême-Orient comme en Australie et en Amérique, où l'on ne proclame la gloire de M. de Lesseps en même temps que l'action pacifique et bienfaisante de la France.

« Et même en laissant de côté la fierté bien naturelle que nous permettent ces suffrages, il faut reconnaître qu'il n'y a jamais eu dans l'histoire de notre pays d'idée plus nationale que celle de rendre tous les peuples tributaires de la France en la constituant propriétaire des deux grandes routes indispensables au commerce du monde, l'une à travers l'isthme africain, l'autre à travers l'isthme américain.

« Cette suprématie, que nous ne possédons encore qu'en partie, et dont nous jouirons en totalité lorsque les navires pourront passer librement de l'Atlantique au Pacifique, nous l'aurons conquise et acquise à jamais, non au prix aléatoire de guerres portant le germe de guerres de revanche, mais par l'effort bien plus puissant et sacré du travail pour la paix.

« C'est là le côté chevaleresque, français, de ces œuvres; mais il y a en outre, à l'avantage de notre patrie, un résultat pratique, qui est la juste récompense de ceux qui en auront doté l'humanité. »

Extrait de la **France**. — « A côté des difficultés matérielles de cette grande entreprise, à laquelle le nom de la France restera impérissablement attaché, M. de Lesseps a encore à lutter contre les menées de spéculateurs, instruments des capitalistes étrangers, qui cherchent à décourager les porteurs d'actions ou d'obligations en vue de les déposséder à bas prix de leur propriété, pour s'en réserver les magnifiques bénéfices.

« Les actionnaires ne se laissent plus prendre aux manœuvres de toutes sortes auxquelles ils sont en butte; beaucoup d'entre eux ont fait leur éducation financière dans l'entreprise de Suez et ils savent se défendre, sachant (par l'expérience de Suez) ce qu'il leur en coûterait d'écouter des conseils intéressés.

« Mais ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que, à 2,000 lieues de la patrie, il y a tout un monde d'entrepreneurs, d'ingénieurs, de travailleurs français qui, bravement, simplement, font leur devoir, soutenus dans leur rude labeur par la confiance en M. de Lesseps et la foi dans le succès de l'œuvre qu'ils exécutent.

« C'est donc le premier des soucis pour les directeurs de l'entreprise de veiller à ce qu'aucun incident, financier ou autre, ne puisse entraîner « le moindre temps perdu, la moindre hésitation » qui pourraient ralentir les ardeurs, ébranler le courage de ceux qui font le Canal.

« La France veut que le Canal de Panama soit percé et qu'il le soit par les Français, par ceux qui y ont consacré leur énergie, leur argent et leur science. Ses intérêts nationaux, sa prospérité future, nous ajouterons même sa gloire, veulent qu'il en soit ainsi. »

Extrait du **Français**.— « La seconde considération que chacun doit envisager est l'intérêt majeur de la France dans la réalisation du Canal de Panama.

« Nos compatriotes obtiendront, grâce à cette seconde voie maritime, la haute main sur le commerce des autres peuples, en recevant d'eux la rémunération du service rendu, sous forme de droits de transit.

« En dix-sept ans, Suez a fourni à la France près d'un milliard trois cent cinquante millions; Panama, selon une prophétie mémorable, doit « rapporter le triple ».

« Devant de pareils résultats, tout bon Français doit avoir à cœur de hâter le moment où la route maritime qui donne-

ra le libre accès à l'Océan Pacifique sera ouvert aux marines marchandes du monde. »

Extrait de l'**Intransigeant.**— « Ce qui nous plaît dans le Canal de Panama, ce qui nous a plu dans le Canal de Suez, c'est l'énergie indomptable de de Lesseps et la persévérance clairvoyante de ses actionnaires. Il fallait ce « fait historique », indéniable, éclatant, pour faire justice de ce préjugé inventé par les Anglo-Saxons, répété chez nous pendant des siècles sans y réfléchir, et qui consistait à considérer les Français comme des gens changeant d'idée à chaque minute et qu'il est toujours facile de vaincre ou de ruiner avec de la ténacité.

« Eh bien, c'est la ténacité française qui a fait le Canal de Suez *malgré l'Angleterre*, tout entière acharnée contre ceux qui creusaient le Bosphore égyptien, — et c'est encore cette ténacité qui creuse le Canal de Panama, malgré les adversaires boursicotiers, spéculant à la baisse, faisant le jeu de banquiers étrangers qui ont rêvé de troubler l'armée pacifique de de Lesseps, pour s'emparer de l'entreprise qu'ils convoitent.

« Car voilà tout le secret — dont nous dévoilerons peut-être les dessous malpropres un jour — des hostilités persistantes et remuantes, contre l'entreprise nationale du Canal de Panama.

« C'est nous, ici-même, qui avons dénoncé, les premiers, le *coup de bourse* que l'on méditait contre les actionnaires du Canal de Panama, à l'époque où ses actionnaires demandaient, par un vaste pétitionnement à la Chambre des députés, l'autorisation d'émettre des obligations à lots; — il pourra devenir nécessaire d'expliquer l'attitude de certaines personnalités, qui trouvaient le Canal de Panama admirable, ou qui laissaient s'engager les actionnaires et les obligataires quand il n'était pas encore certain du tout que le Canal fût faisable, et qui se sont mises à attaquer l'œuvre le jour même où sa réalisation n'a plus fait l'objet d'aucun doute.

« Il nous serait facile de montrer que ces mêmes « personnages » décourageaient les actionnaires du Canal de Suez au moment où les Anglais convoitaient le canal égyptien, afin que les Anglais pussent acheter les actions à bon compte ; et nous constaterions les mêmes manœuvres visant à un résultat identique.

« Les Français, actionnaires et obligataires, ont gardé leurs actions et leurs obligations du Canal de Suez, et chaque année — voici qui est clair — ces petits capitalistes *tenaces* touchent aux guichets de M. de Lesseps soixante beaux millions de francs, que payent les navires étrangers passant le Canal. »

Extrait de l'**Autorité.** — « Nous retrouvons M. de Lesseps consacrant encore une fois son dévouement patriotique, son ardeur infatigable, à l'entreprise du Canal de Panama, plus grandiose que celle de Suez, mais aussi plus fructueuse pour les capitalistes qui auront participé, dès les premières heures, à son exécution. Il ressort, en effet, des calculs des statisticiens les plus éminents de France, de Hollande, des Etats-Unis, etc., que le transit annuel par Panama, d'une recette initiale de 115 à 120 millions de francs, pourra s'élever progressivement jusqu'à 300 millions.

« Ferdinand de Lesseps, heureusement pour les 450,000 actionnaires ou obligataires qui sont indissolublement unis à lui dans la campagne pacifique qui s'accomplit sur l'isthme américain, n'est pas homme à se laisser influencer par les lenteurs de la politique. Il marche droit à son but, confiant dans les brillantes destinées qu'il procurera à son pays. »

Extrait du **Charivari.**— « Chaque nouvel appel au crédit adressé au public par la Compagnie de Panama nous rapproche du moment où l'inauguration du Canal interocéanique rehaussera le prestige français à l'étranger, où les dépenses faites jusqu'ici deviendront productives, et où tous les capitalistes qui ont eu foi en le génie de M. de Lesseps recevront la large récompense de leur concours. »

Extrait de la **Liberté.**— « Convaincus de la possibilité du creusement de la coupure entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique, certains que la France donnera à M. de Lesseps tous les fonds nécessaires pour atteindre à bref délai ce résultat si avantageux pour elle, si utile pour l'humanité, les gouvernements, aussi bien que les armateurs particuliers, se préparent dès à présent pour être outillés convenablement à l'époque où la jonction des deux Océans sera accomplie. »

Extrait de la **République française.** — « Le Canal de Panama, commencé avec des capitaux français, ne peut se terminer qu'avec des capitaux français. Les capitaux étant venus à M. de Lesseps lorsque l'exécution de l'œuvre était encore problématique, ne lui manqueront pas maintenant qu'elle ne fait plus aucun doute. »

Extrait de la **Patrie.** — « L'entreprise de Suez, de 1862 au 31 décembre 1886, a donné aux seuls actionnaires et obligataires français plus de 1,400 millions. C'est même là une des causes de la légitime confiance du public français dans l'entreprise de Panama, sœur de celle de Suez. »

Extrait du **Constitutionnel.** — « Le Canal de Panama, c'est la mise en valeur de contrées presque vierges encore, à peine naissantes à la civilisation, et dont le développement est incalculable.

« Il a suffi au Chili d'être voisin d'une route, même difficile, pour arriver à un degré de prospérité incroyable, pour être en état de vaincre le vieux Pérou aux mines taries. Mais le Pérou agricole va prendre sa revanche, une revanche laborieuse et pacifique.

« Et qui profitera tout d'abord de cet accroissement de la richesse universelle ? L'œuvre qui l'aura produit, l'œuvre qui l'aura promu, l'œuvre qui percevra un tribut légitime sur toutes ces richesses qu'elle aura mises au jour, introduites dans la circulation générale.

« En vérité, nos évaluations fondées sur l'état actuel des relations commerciales, sont bien peu de chose en comparaison de l'avenir, d'un avenir certain.

« Dès maintenant, il y a un trafic assuré ; dès maintenant toutes les marines du globe civilisé se préparent à franchir le Canal. Ah ! dans les ports, on ne met pas en doute le succès de l'entreprise de M. de Lesseps ! »

Extrait du **Gil Blas.** — « Le progrès commercial de certaines contrées a marché si vite, que les supputations

basées, comme celles de M. Levasseur, sur des documents de 1875 ou 1876 sont de beaucoup inférieures à la vérité.

« L'Australie était, pour ainsi dire, à l'état de formation à l'époque où M. Levasseur faisait son travail, et nul ne pouvait prévoir alors son rapide développement.

« Les actionnaires et les obligataires du Canal de Panama peuvent donc se préparer à de nombreuses surprises semblables.

« C'est, d'ailleurs, exactement ce qui est arrivé pour le Canal de Suez, qui ne devait avoir qu'un transit de 3 millions de tonnes et qui dépasse actuellement 7 millions de tonnes, et qui en aura 15 à 20 millions avant dix ans ».

Extrait du **National** — « La France veut achever en paix le Canal de Panama. Elle saura, avec ses seules ressources, mener à bien cette œuvre colossale devant laquelle, malgré leur réputation d'audace, les Américains eux-mêmes ont reculé. »

Extrait du **XIXe Siècle.** — « C'est nous qui, dans bien des pays, avons créé l'outillage industriel : en Russie, en Espagne, en Italie, les réseaux de chemins de fer sont notre œuvre. Nous avons percé le Canal de Suez ; nous poursuivons actuellement la réalisation du Canal de Panama. Il serait matériellement impossible de chiffrer le bénéfice que nous avons retiré de tous ces travaux (en 15 ans, le Canal de Suez seul a donné à la France, en bénéfices, 1 milliard 220 millions de francs) ; et, de plus, leur exécution a fait vivre des millions de travailleurs, a alimenté nos industries, a donné de l'emploi à un personnel innombrable d'ingénieurs, de savants, d'employés de tout grade et de toutes classes. Notre marine, notre commerce ont participé à leur tour à ce mouvement général. Ces résultats se sont imposés à l'opinion publique, et c'est ce qui explique la faveur patriotique qu'a rencontrée, il y a un quart de siècle, l'idée du percement du Canal de Suez, faveur qui s'attache aujourd'hui à la construction du Canal de Panama.

« Cette seconde grande route maritime du globe portera encore des fruits plus abondants que la première, et en rapport avec l'immensité et la richesse des continents auxquels elle ouvrira un accès direct. »

Extrait du **Petit Journal.** — « Le Panama est la continuation du Suez, qui a tranformé le monde commercial en mettant l'Asie en communications constantes et rapides avec l'Europe.

« Aujourd'hui que nous bénéficions des avantages que donne le Canal de Suez, cela nous paraît tout naturel.

« En réalité, il a fallu la persévérance de l'homme de génie et de l'apôtre pour réunir le capital nécessaire au percement de l'isthme de Suez.

« Combien de capitalistes ont cru leur argent perdu ! Quand ils donnaient 500 francs pour une action, ils croyaient participer à la tentative d'un fou qui recommençait les entreprises des anciens Pharaons d'Egypte.

« Aujourd'hui ces actions, qui ont été payées 500 francs, valent 2,200 francs.

« Les obligataires du Suez possèdent de bonnes valeurs, dont le revenu est sûr.

« M. de Lesseps distribue, chaque année, soixante millions de francs aux actionnaires et obligataires ; soixante millions versés par les tributaires du canal de Suez, très heureux d'avoir à payer ce tribut.

« Je viens de relire l'histoire du canal de Suez et je m'incline respectueusement devant M. de Lesseps ; je suis fier de ce qu'il est Français ; grâce à lui, la France conserve son influence civilisatrice. »

Extrait de la **Justice.** — « Devant la concurrence à outrance que nous font nos rivaux, sur le terrain économique, industriel et commercial, aucun Français ne doit perdre de vue qu'il faut fortifier la patrie en lui mettant en main les moyens d'exercer une suprématie irrécusable sur les opérations des marines, des industries et du commerce de l'étranger.

« Ce moyen, le Canal de Panama le fournira définitivement à la France. C'est donc une question primordiale d'avenir que la route de Panama puisse être achevée le plus promptement possible, afin qu'en Orient comme en Occident, les peuples paient un juste tribut au génie, à l'initiative et à la courageuse persévérance des Français qui auront détruit les barrières naturelles qui empêchaient les libres et faciles communications dans les deux hémisphères.

« Un des plus grands mérites de ce double triomphe national sera qu'il aura été conçu et acquis sans guerres sanglantes et qu'en vue du bien de tous les peuples, il aura été réalisé pour la paix et par la paix. »

Extrait du **Soir.** — « Le Canal de Panama, comme toutes les grandes choses, a ses détracteurs. Il y a les détracteurs du *premier degré*, ceux qui sont sincères, qui font des calculs sur l'avenir de l'entreprise et arrivent à des résultats faux, parce que les données qui servent de base à leurs supputations ne sont pas exactes. Il y a les détracteurs du *second degré*, les spéculateurs qui cherchent à faire baisser les titres pour les acheter au-dessous de leur valeur.

« L'entreprise du Canal de Suez a eu, jadis, à lutter contre ces deux sortes d'hostilités ; ce qui n'a pas empêché ses actionnaires et ses obligataires de faire fortune. »

Extrait du **Petit Parisien.** — « C'est à la démocratie, et — disons-le avec une légitime fierté, — à la démocratie française que la cause de l'humanité et de la civilisation est redevable de ses plus beaux succès : en même temps, et sans verser une goutte de sang, sans sacrifices stériles au profit exclusif d'un homme ou d'une coterie, elle a donné du travail à des milliers de bras, répandu l'aisance dans les familles, augmenté les revenus du pays.

« Tel a été le cas du Canal de Suez, accompli par le génie vraiment français et par le concours persévérant des petits capitalistes français : ces petits capitalistes, ces « petites « gens », comme les appelait dédaigneusement un ministre de la reine Victoria, par l'association de leurs épargnes, par le groupement des économies des travailleurs de toutes classes, ont vaincu la nature et triomphé dans la guerre à outrance que leur faisaient le Gouvernement et le Parlement de l'Angleterre.

« L'association des petits capitaux, des « petites gens » a grossi ses rangs et renforcé son armée, forte aujourd'hui de 450,000 actionnaires et obligataires, pour triompher de nouveau à Panama.

« Cette œuvre, plus encore que celle de Suez, augmentera les ressources du travailleur économe, tout en enrichissant la nation en général.

« La France aura seule été à la peine ; seule, elle aura l'honneur et le profit : ce sera de toute justice. »

Extrait du **Mot d'Ordre**. — « Au point de vue de l'avenir, on ne saurait trouver de chances plus certaines de plus-value. Il ressort des calculs faits par les hommes les plus compétents que le transit de Panama s'élèvera, dans un délai relativement rapproché, à 15 ou 20 millions de tonnes, produisant à la Compagnie, aux actionnaires par conséquent, un revenu annuel de 225 à 300 millions.

« On peut juger par là de l'avenir réservé aux obligations d'une entreprise appelée à une telle prospérité.

« Il y a une autre considération que nous indiquerons. A Panama, comme à Suez, le revenu sera payé par les marines de tous les peuples et sera encaissé par les capitalistes français, par les « petites gens » qui auront accompli ces deux exploits.

« Existe-t-il un placement plus avantageux, une œuvre d'une utilité nationale plus grande ? »

Extrait de l'**Electeur Républicain**.—« Au point où elle a actuellement mené les travaux du Canal interocéanique, la Compagnie du Canal de Panama se trouve encore avoir une disponibilité de plus de 100 millions dans ses caisses. Cette somme, suffisante pour pousser l'œuvre pendant sept ou huit mois, ne permettrait cependant pas à M. Ferdinand de Lesseps de prendre, au moment favorable, telles mesures qui seraient jugées nécessaires pour accélérer les opérations, et, par conséquent, hâter l'ouverture du Canal. Les ingénieurs, les entrepreneurs, le personnel tout entier, Français en majorité, qui travaillent là-bas sans relâche pour la gloire et la prospérité de la France, ne doivent être retardés par aucune préoccupation, par aucun souci. Il faut qu'ils sentent derrière eux de puissantes réserves capables d'assurer, dès à présent, la phase d'exécution finale du Canal. »

Extrait du **Mémorial Diplomatique**. — « L'immense clientèle des valeurs créées par M. de Lesseps et dotées de revenus assurés apportera de nouveau son concours et son aide à cette grande opération financière patronnée par tous les établissements de crédit et la presse vraiment française, sans distinction de parti. »

Extrait du **Radical**. — « Deux fois dans le même siècle, la France, travaillant pour l'humanité et la civilisation, aura montré aux autres peuples, amis ou ennemis, qu'elle sait accomplir de grandes choses au prix d'un effort soutenu et persévérant.

« On n'a certes pas oublié les luttes ardentes, l'hostilité acharnée que nos capitalistes et nos travailleurs ont eu à combattre pour réaliser la coupure de l'isthme de Suez. L'œuvre terminée, les Français ont pu recueillir les bénéfices de la confiance qu'ils avaient placée en M. Ferdinand de Lesseps.

Panama sera encore plus profitable à notre pays, à tous ceux qui auront pu participer à l'œuvre pendant son exécution.

« Ce magnifique avenir est d'autant plus précieux pour la France, que, comme à Suez, cette rente sera payée presque en totalité par les marines des autres nations. »

Extrait de l'**Echo de Paris**. — « La France est seule directement intéressée au prompt achèvement de la communication maritime entre l'Atlantique et le Pacifique : ce sont ses capitaux qui l'ont menée à son degré d'avancement actuel ; ce sont ses ingénieurs, ses ouvriers, qui l'exécutent sans défaillance, comme une tâche nationale. C'est enfin pour le profit pécuniaire exclusif de la France et des Français qu'elle doit s'accomplir ».

Extrait de **La Lanterne**. — « Il y a une autre raison pour justifier l'empressement du public, c'est que le nombre est grand de ceux qui regrettent de n'avoir pas pris du Suez à l'origine. Le prix des actions de Suez a quadruplé, les obligations ont doublé de valeur, augmentant ainsi considérablement la fortune des acquéreurs primitifs.

« Un avenir semblable, plus fructueux encore, étant assuré aux porteurs de titres de Panama, on comprend la popularité de cette seconde entreprise. »

Extrait de l'**Estafette**. — « Au jour de l'inauguration du Canal, tous les peuples seront nos tributaires ; ils nous rendront à raison de 10 pour un l'argent que nous aurons dépensé pour ouvrir le passage. Ainsi Suez, par exemple, depuis 17 ans qu'il est en exploitation, a fait rentrer en France près de *un milliard trois cent cinquante millions*, et il donne annuellement à ses actionnaires et à ses obligataires un revenu de 60 millions que fournissent les Anglais, les Hollandais, les Allemands, les Italiens, etc., etc.

« Il en sera absolument de même à Panama, mais dans des proportions plus larges, plus rémunératrices pour les Français.

« Au point de vue national, sous le rapport social comme sous le rapport économique, il est donc de l'intérêt majeur de la France que M. de Lesseps puisse achever au plus tôt le Canal de Panama. »

Extrait de la **Petite République Française**.— « Les ingénieurs, les entrepreneurs, les employés, bon nombre des ouvriers qui se dévouent là-bas pour réaliser, malgré tout et malgré tous, une œuvre dont notre pays profitera au premier chef, sont des Français qui puisent leur énergie dans l'appui et le soutien que leur assure la confiance inébranlable des capitalistes de la mère-patrie.

« Lorsque la France, les capitalistes et les travailleurs français auront ouvert au monde la voie conduisant aux terres fertiles que baigne l'océan Pacifique, la récompense viendra pour tous ceux qui auront contribué à cet exploit patriotique.

« Suez nous apporte chaque année 60 millions payés par les nations étrangères ; Panama nous produira, d'après les calculs des économistes les plus compétents de tous les pays, de 200 à 300 millions par an, perçus également sur toutes les marines.

« Voilà qui démontre nettement le côté patriotiquement utile et pratique de la seconde entreprise de M. de Lesseps, sans parler du surcroît de prestige qui en résultera pour la France, pour son industrie et pour ses enfants. »

Extrait du **Libéral**.— « Quand on suit la marche de cette magnifique entreprise, si vaillamment conduite par M. Ferdinand de Lesseps, et quand on songe à tout ce qu'il en résultera de gloire et de richesse pour la France, on comprend

que tous ceux qui ont des fonds disponibles tiennent à honneur de venir coopérer à la deuxième victoire de l'homme qui a fait le canal de Suez. »

Extrait du **Réveil-Matin.** — « Les spéculateurs qui cessaient de recommencer contre le Panama ce qu'ils tentèrent de faire jadis contre le Suez, perdent leurs peines, — et surtout leur argent. »

Extrait du **Messager de la Somme.**— « Suez, qui a eu contre lui l'opinion du plus illustre ingénieur de l'Angleterre, toute l'hostilité du Gouvernement anglais, et l'inconnu qui s'attachait à l'œuvre, a eu pour lui la foi inébranlable, la tenacité de M. de Lesseps, et Suez s'est fait, doublant, triplant, quadruplant la fortune de tous ceux qui ont apporté leur concours à l'œuvre nationale du Grand Français.

« Plus heureux que Suez, Panama ne rencontre pas un ingénieur sérieux qui doute du succès. Il a pour lui la sympathie de tous les peuples. Il a pour lui la confiance et le concours de toute cette épargne que M. de Lesseps a conduite, à Suez, à la fortune et à la gloire, à laquelle il promet, à Panama, une gloire et une fortune plus grandes encore. »

Extrait du **Times**, de Londres. — « La Compagnie du Canal de Panama a émis une nouvelle série de 500.000 obligations aux mêmes conditions que celles de l'année précédente. Je n'ai aucune raison de faire ici des remarques sur la valeur du titre en soi ; d'abord parce que je ne pense pas que le public anglais prenne une très grande part à la souscription, et ensuite parce que la Compagnie du Canal compte par dessus tout sur cette « suite solide » qui soutient M. de Lesseps, et qui forme une armée de 400.000 porteurs guidés en toutes choses, et uniquement, par son enthousiasme, appuyant invariablement et qui continueront à appuyer tout appel qui leur sera adressé.

« J'ai l'intention de traiter un sujet qui me paraît d'un intérêt beaucoup plus grand. Je parle de l'effet que cette gigantesque entreprise aura sur le monde des affaires et, par-dessus tout, sur les grands pays commerciaux, industriels et maritimes. Il est évident qu'elle introduira dans le mouvement général des affaires un courant nouveau, dont il est impossible de calculer à l'avance l'importance, et qui, dans la stagnation présente des affaires, est attendu avec impatience par toutes les personnes que leurs opérations et leurs intérêts portent à surveiller et à prévoir les événements.

« Lorsqu'il y a dix-huit ans, l'isthme de Suez fut ouvert à la navigation, il révolutionna tout le cours du commerce, créa un mouvement que les plus clairvoyants n'avaient pas osé prédire, donna une nouvelle direction à la navigation, changea les conditions du commerce, ouvrit de nouveaux débouchés, provoqua des modifications dans les tarifs, et, pendant des années, suggéra des combinaisons dont le développement se poursuit encore aujourd'hui.

« Et je n'ai pas fait entrer en ligne de compte les changements de conditions politiques, la modification des relations internationales, et la vie nouvelle infusée dans le mouvement général du globe, qui n'a pas encore atteint son extrême limite et dont nous ne pouvons pas encore estimer les conséquences finales.

« Pendant que les travaux se poursuivent à Panama, d'innombrables intérêts sont en suspens et resteront en suspens jusqu'à son achèvement.

« Les principaux Etats maritimes de l'Amérique se préparent à s'engager dans une lutte active pour s'assurer le premier rang dans le trafic à partir du jour où le nouveau passage aura ouvert l'accès à de nouveaux marchés. D'autres, sans faire de préparatifs visibles, suivent avec une attention minutieuse les progrès de l'entreprise dont l'achèvement, plein de succès, ne fait plus l'objet du moindre doute.

« En Allemagne, les progrès des travaux sont surveillés avec un intérêt intense ; aussitôt qu'ils seront terminés, un effort énergique sera fait pour tirer le meilleur profit possible de la nouvelle voie maritime. En France, en outre de l'aide financière donnée à l'entreprise, on a beaucoup fait pour la tenir devant le public. Le célèbre ingénieur Bouquet de la Grye a lu un rapport à l'Academie des sciences sur le canal sans écluses, rapport qui a été accueilli par des applaudissements ; et le Gouvernement enfin, au milieu des sérieuses difficultés de la politique, vient de décorer de la croix de la Légion d'honneur deux des ingénieurs attachés aux travaux, « pour services exceptionnels rendus aux intérêts français. »

« Il n'y a pas lieu d'insister sur l'importance d'une entreprise dont le *Times* a si fréquemment parlé. Sa grande valeur est admise par toutes les personnes compétentes, et je ne crois pas qu'il existe à la surface du globe un endroit où les hommes intelligents n'attendent pas avec intérêt l'ouverture du Canal interocéanique.

« La nouvelle voie maritime apportera une vie nouvelle à l'industrie, au commerce et à la navigation, à l intercourse international et à l'échange des produits des différentes régions ; elle mettra un terme, pour un certain temps au moins, à cette stagnation des affaires, maintenue par le non achèvement de l'entreprise, stagnation que tout retard considérable ne fera qu'aggraver.

« Un de mes amis, qui a examiné l'état des choses sur place et qui parle d'après ce qu'il a vu, estime qu'il y a en Australie et dans les pays qui entourent le Pacifique, 20 millions de tonnes de produits et de marchandises constituant un excédent pour l'exportation et qui attendent pour leur expédition l'achèvement du Canal.

« C'est une loi invariable que tout produit importé conduit à l'exportation d'un autre produit et que cet échange amène à son tour des changements considérables des conditions du commerce sur deux points.

« L'exportation cause une hausse au point de départ et une baisse dans les produits similaires au point d'arrivée. Elle est la source d'une double prospérité, par l'amélioration du prix en faveur du producteur au point de départ et par sa diminution au profit du consommateur au point d'arrivée. Cette théorie est devenue dans les temps modernes la base de tous les calculs économiques. C'est le grand mouvement d'échanges qui donne la vie au commerce et à l'industrie.

« Or, l'ouverture d'une grande route aussi importante déterminera incontestablement une nouvelle ère dans l'histoire des nations. Elle influencera leur progrès dans une mesure qui, si considérable qu'elle soit, ne peut être estimée qu'hypothétiquement. Je me bornerai, par conséquent, à ces quelques courtes remarques, qui suffiront, je l'espère, à prouver que les hommes de toutes les nations ont intérêt à voir le prompt achèvement et le plein succès d'une œuvre colossale qui justifiera, une fois de plus, l'enthou-

siasme de ce qu'on appelle « l'armée de de Lesseps », pour le chef infatigable qui la conduit à une nouvelle victoire. »

LES TRAVAUX

Nous donnons ci-après le résumé des rapports, reçus par l'administration de la Compagnie, sur la marche des travaux pendant le mois d'avril 1887 :

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *Comte de Lesseps* a terminé, le 9 avril, le creusement de la partie dragable à l'embouchure de la Dérivation du Chagres à Boca-Grande. Cette drague a été remorquée ensuite à Folks'River où, après avoir remonté ses couloirs, elle a repris le creusement du chenal d'accès à la Dérivation de Gatun à la mer.

Entreprise *Jacob*. — La drague A1 a travaillé en approfondissement du k. 4.280 au k. 4.460 ; on l'a mise ensuite dans le port pour creuser le chenal conduisant au wharf construit par la *Société de travaux publics*. — La drague D1 a travaillé du 26 au 31 mars, à l'approfondissement dans l'axe du Canal entre les kilom. 3.960 et 4.120. Depuis, on lui adapté un long couloir et elle a repris son travail au k. 4.460 en allant vers Gatun. Elle se trouvait, à la date du rapport, au k. 4.620. La drague E1, remorquée le 2 avril au k. 4.120, pour remplacer la drague D1, a dû s'arrêter temporairement pour faire réparer ses chaudières.

Sur les chantiers du Mindi, dans l'axe du Canal, on a continué pendant le mois d'avril les travaux de dérasement des buttes pour faciliter le passage d'une drague.

L'entreprise a commencé les fouilles pour la construction des piles et culées du pont à construire sur la Dérivation du Chagres pour le passage du chemin de fer.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *N. Appleton* a continué son travail à la Dérivation du Gatuncillo. — La drague *M. A. Slaven* a travaillé dans le courant du mois à l'approfondissement du Canal à la cote 6, entre les kilom. 10.190 et 14.132.

Le résultat obtenu, dit le rapport, a été très satisfaisant, en tenant compte du temps employé à la transformation de l'élinde.

La drague *H. B. Slaven*, entrée en réparation, n'avait pas encore repris son travail. — La drague *City of New-York* a continué de travailler en avancement dans l'axe du Canal entre les kilom. 16.200 et 18. — La drague *J. Dingler* a été employée à l'approfondissement et à l'élargissement du Canal entre les kilom. 14.132 et 16. Elle a travaillé à 6 mètres de profondeur et a obtenu un avancement de 980 mètres. — La drague *City of Paris* a travaillé en avancement au kilomètre 18 dans l'axe du Canal ; sa marche a été, comme le mois précédent, ralentie « par la nature et l'élévation du terrain à déblayer ».

Entreprise *Jacob*. — La drague E 3, après avoir continué l'approfondissement et l'élargissement de la rigole dans l'axe du Canal, en se dirigeant vers Colon, se trouvait à la fin du mois au kilomètre 5,870 (Mindi).

Bohio-Soldado

Les travaux au gros matériel se poursuivent sur les principaux chantiers de cette section. Un nouveau chantier a été ouvert dans la Dérivation du Chagres, entre Pena-Blanca et Vamos-Vamos.

On a terminé le raccordement de la grande galerie du côté de Panama avec la cunette ouverte du côté de Colon à la cote 12, et une nouvelle voie de décharge a été posée.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les chantiers au Decauville, organisés sur le Canal au kilomètre 28,800, ont donné un résultat satisfaisant.

L'excavateur Lebrun, au kilomètre 30, a continué de fonctionner dans de bonnes conditions. Le montage du second excavateur de ce type, placé en face du premier sur la rive gauche du Canal, a été terminé dans les derniers jours du mois. Les excavateurs Lebrun et Demange et Satre marchent régulièrement au kilomètre 31, avec des transporteurs. Il en est de même de l'excavateur Demange et Satre travaillant au kilomètre 31,500 avec des wagons de grande voie.

Les travaux de la Dérivation de l'Obispo, ajoute le rapport, entre les kilomètres 26 et 29 ont été commencés dans le courant d'avril. Des fouilles ont été pratiquées sur huit points différents.

Le montage de la drague déjà lancée au kilomètre 29, est assez avancé pour que la mise en service ait lieu dans le courant du mois prochain.

Le montage de la troisième drague est poussé avec activité.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — On continuait la complète réorganisation des chantiers du Canal.

La Dérivation (rive droite) attaquée en huit endroits pendant le mois précédent, l'a été, en avril, sur trois points nouveaux, ce qui porte à 11 le nombre des attaques simultanées dans cette région.

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les chantiers ont repris dans le courant du mois leur activité. La réorganisation étant complètement terminée du kilomètre 40 au kilomètre 42, la moitié des déblais s'effectue maintenant au moyen de wagons de 4 à 6 mètres cubes chargés à bras, et de 60 wagonnets Decauville.

Une première drague, dit le rapport, a été lancée sur le Chagres, et on continuait à monter toute la machinerie. La coque d'une deuxième drague est presque complètement terminée.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les travaux ont continué sur les chantiers de cette entreprise entre les kilomètres 43 et 43,860, au moyen de six attaques au petit matériel, et de quatre attaques au gros matériel, dont une à l'excavateur, à la cote 12 aval, et les trois autres avec trains de wagons chargés à la pelle aux cotes 16 aval, 25 aval et 16 amont.

Obispo

Entreprise *Société de travaux publics et constructions*. — Deux chantiers au grand matériel, entre les kilomètres 44.520 et 44.620 et entre les kilomètres 44.580 et 44.660 ont attaqué l'étage de la cote 20. La deuxième de ces attaques a entamé un rocher assez compact à l'aide de la dynamite.

Sur l'étage de la cote 20, fonctionnent 15 Decauville qui transportent leurs déblais à la décharge installée au kilomètre 44.500 (côté gauche.)

Au chantier des Cunettes travaillent les Libériens, nègres de l'Afrique équatoriale, dernièrement arrivés.

Entre les kilomètres 45.300 et 45.400, constate le rapport, on poursuit le dérasement de ce qui reste du Cerro de Gamboa, cet obstacle contre lequel on luttait depuis si longtemps et dont on a eu raison à l'aide de la poudre et de la dynamite.

Des flancs du contre-fort sapé par la mine, trois grues puissantes saisissent les blocs détachés et les hissent dans les grands wagons. Entre temps, des bennes de 1 mètre sont chargées par les hommes, élevées et déchargées par les grues dans les grands wagons de terrassements, qui sont remorqués et conduits directement à la décharge située sur les bords du Chagres.

Malgré l'élévation assez grande des eaux du fleuve, les travaux du pont en construction vers le kilomètre 45, n'ont rien à redouter de crues plus importantes, les travaux étant très avancés. La travée principale, de 204 pieds (68 mètres) de portée, est en place.

L'extrait suivant du rapport donne le détail des travaux d'installation de cet ouvrage d'art :

Les fondations des culées ont été terminées dans les premiers jours du mois et dans de bonnes conditions.

Les palées, comme on le sait, devraient être fondées sur pieux à vis, mais il a fallu renoncer à ce mode de fondation pour la palée de la rive gauche, à cause des galets nombreux et compacts qui ont été rencontrés et qui ont rendu l'opération du vissage impossible. On a donc été obligé de faire une fouille que l'on a descendue à 1 mètre 50 environ en contre-bas de la semelle inférieure de la palée. Le fond de la fouille a été rempli de béton, dans lequel on a fait entrer une énorme quantité de ciment. Les faces du massif ont été préalablement maçonnées, et c'est dans cette enceinte ainsi constituée, et de laquelle les eaux d'infiltration étaient extraites à l'aide d'une pompe à vapeur, que le béton a été coulé et damé avec soin.

Les fondations de la palée rive droite, ont pu être faites comme il a été projeté.

Le récépage des pieux a été également une opération délicate et longue, qui n'a pas demandé moins de 10 heures par pieu.

Une fois les palées en place, l'opération du montage s'est rapidement faite, puisque, en ce moment, les poutres de pont et les poutres de rive sont en place. En un mot, la travée métallique est complète.

Les rapports du mois de mars signalaient le projet d'installation d'une bâche au-dessus du Canal pour donner écoulement aux eaux de l'Obispo. Les travaux relatifs à cette bâche se sont poursuivis pendant le mois d'avril. La fouille, qui a 95 mèt. de longueur sur 12 m. de largeur et 1 m. 50 de profondeur, se profile à la cote 41.30 environ. On a commencé, du côté droit, les fouilles du cylindre central de 3 m. 60 de diamètre. Le cylindre qui a été enfoncé en excavant les terres dans son intérieur, était descendu, à la fin du mois, à 3 m. de profondeur.

On était prêt également à enfoncer les deux petits cylindres de 2 m. 40 de diamètre qui doivent être installés à 5 m. 10 de l'axe du grand cylindre. D'ailleurs, toutes les pièces métalliques de la bâche sont arrivées sur place et on procédait au cassage de la pierre pour le béton destiné au remplissage des cylindres. Une grande bigue en bois permettra de faire aisément le levage et le montage des pièces.

Emperador

Entreprise *Société de travaux publics et constructions*. — Il existe sur ce chantier trois attaques. La première, exploitée au petit matériel, est aux cotes 45.90 et 45.93, à droite et à gauche de l'axe. Les deux autres, exploitées au grand matériel sont aux cotes 44.37, 44.40, 44.49, 45.43, 45.69 et 46.32.

Sur le chantier de la Cunette il existe six attaques au gros matériel, disposant de 5 locomotives, 223 wagons en fer et 332 wagons en bois.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie*. — L'entreprise dispose, pour l'évacuation des déblais, de six estacades, d'une longueur totale de 1,412 mètres, qui lui procurent une voie de décharge solide par tous les temps ; on sait que pendant la saison pluvieuse, la difficulté réside plus dans l'évacuation que dans l'extraction des déblais, lorsque les voies de décharge sont posées sur les remblais eux-mêmes.

Il ne faut pas oublier, remarque le rapport, une attaque auxiliaire par puits et galeries, qui va permettre d'ouvrir de part en part la Culebra à la cote 60. Sept puits sont déjà creusés sur toute la longueur, à une profondeur moyenne de 15 mètres ; les installations sont faites au-dessus de chaque puits pour recevoir les transmissions de mouvement des ventilateurs, des pompes et des treuils d'extraction. Les locomotives, ventilateurs, pompes et treuils sont à pied d'œuvre, les bennes doivent arriver prochainement. Le matériel de blindage est également sur place.

On est en droit d'espérer beaucoup de ce système d'attaque employé déjà avec succès par les entrepreneurs à Bohio. L'expérience acquise, le perfectionnement de l'outillage ne pourront qu'augmenter le rendement dans de notables proportions.

Pour la déviation du Panama Rail Road, les travaux ont été activés dans les 8 tranchées attaquées au 25 mars et dans les deux commencées depuis.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — A Pedro Miguel, un nouvel excavateur Osgood a remplacé l'appareil de même système, dont la mise en réparation avait été signalée dans le rapport du mois précédent.

Dix baraquements terminés à Pedro Miguel ont été livrés aux entrepreneurs dans le courant du mois.

La Dérivation du Rio Pedro Miguel est près d'être ouverte sur la première partie de son parcours, entre les points 0 et 220.

Le personnel de la section de Corozal a continué le levé des profils en travers du Canal et le dessouchement du manglar, en vue de faciliter le travail des dragues.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La drague A 3 a commencé l'élargissement à 100 mètres de la partie du Canal comprise entre les kilom. 72.465 et 72.565. Elle prépare ainsi une section à la largeur définitive de 100 mètres, au milieu de laquelle doit être faite la tranchée qui recevra les câbles télégraphiques.

La drague A 2 approfondit, sur une largeur de 70 mètres et à des cotes de 6.10 et 8.10, le chenal que creuse devant elle, à 50 mètres de largeur et à 4 m. 50 au-dessous des basses mers, la drague D 14. Cet appareil a été mis en réparations à la Boca le 26 avril, et remplacé par la drague D 18, nouvellement montée.

La drague D 15 a travaillé entre les kilom. 68.522 et 68.648. Le chenal ouvert a 40 mètres de largeur et 4 m. 50 de profondeur.

La drague D 16, dans le manglar, après avoir fait une première amorce de 30 mètres de longueur du kilom. 66.700 vers Corozal, s'est retournée pour entreprendre le même travail vers la Boca.

La drague D 17 est en place au kilom. 68.112, pour les essais de bateau-pompe. On travaille activement à l'établissement de la nouvelle bigue, qui doit soutenir les tuyaux par lesquels les déblais pourront être déversés par la pompe à 60 mètres de distance environ.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Sixième Tirage.

Le sixième tirage des obligations nouvelles (1re série) aura lieu le samedi 13 août prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 1,000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 septembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du quatrième coupon.

Les porteurs d'Obligations nouvelles (1re série) de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 4 (de 7 fr. 50) échéant le 15 août 1887, sera payé, à partir du mardi 16 août 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger à raison de :

7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de :

7 fr. 048, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 15 au 30 Juillet 1887.

Opp. 670. — Sur 2 coupons n° 5 (échéance du 15 avril 1887), d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 438,152 et 438,153.

Opp. 671. — Sur 2 coupons n° 2 (échéance du 15 février 1887), d'obligations nouvelles au porteur, nos 340,958 et 340,964.

Opp. 672. — Sur 2 actions au porteur, nos 327,275 et 327,276, et 2 obligations 3 0/0 au porteur, nos 481,931 et 481,932.

Opp. 673. — Sur 2 coupons n° 10 (échéance du 15 juillet 1887), d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 35,651 et 116,934.

Opp. 674. — Sur 1 coupon n° 5 (échéance du 15 avril 1887), d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 492,929.

Opp. 675. — Sur 4 coupons n° 13 (échéance du 1er juillet 1887), d'actions au porteur, nos 501,109, 501,113 à 501,115.

Opp. 676. — Sur 4 actions au porteur, nos 46,551 et 46,552; 299,508 et 299,509.

Opp. 677. — Sur 3 obligations nouvelles au porteur, nos 77,170 à 77,172.

Opp. 678. — Sur 1 obligation nouvelle au porteur, n° 15,825.

MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 Juillet 1887.

Opp. 414. — Sur 2 obligations 5 0/0 au porteur, nos 31,528 et 31,529.

Opp. 585. — Sur 1 certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0 n° 3,698 pour cinq obligations et un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 20,628 pour dix actions.

Opp. 612. — Mainlevée partielle sur 5 obligations 4 0/0 au porteur, nos 366,576 à 366,580.

Opp. 646. — Sur 4 obligations nouvelles au porteur, nos 98,537 à 98,540.

Opp. 652. — Sur 6 coupons n° 5 (échéance du 1er avril 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 341,254 à 341,259.

Opp. 656. — Sur 2 obligations nouvelles au porteur, nos 9,630 et 13,243.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Les vues photographiques, prises le long du tracé du Canal Interocéanique, sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 16 AU 30 JUILLET 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES TOUT PAYÉ TITRES DÉFINITIFS Jouissance 15 mai 1887
	AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouissance 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouissance 1er avril	
16 JUILLET	386.25 385 383.75 382.50 381.25	en liq. : 386.25 au 31 : 383.75	322 313	200 201	248.75 249.50	437 437.50 438 437 438 438.50 349 349.50
17	»	»	»	»	»	»
18	376.25 375 373.75 372.50 371 25 370 371.25 372.50 373.75 375 373 75 375	en liq. : ... au 31 : 376.25	320 319 318 317 316	200 200.25 201 200	250 249.75	439.50 439.75 439 438.50 439
19	375 373.75 372.50 373.75 375 376.25	en liq. : ... au 31 : 372.50	315 316 316.50 315.50 315	203 203.50 201	249 248.75 248.50 249	439 438.50 438.75 439
20	377.50 376 25 377.50 378.75 376.25 377.50 378.75	en liq. : ... au 31 : 375	317 316 315	202 201	250 250.50 251 252 251.25 250	439 438.50 438 438.50 439
21	378.75 377.50 376.25 377.50 378.75 380	en liq. : ... au 31 : 377.50	317 319	201	251 251.25	439 439.50 440
22	377.50 378.75 380	en liq. : ... au 21, 376.25	316.50 317.50 318 318.50 319	201 200.50 200.25 201	252 252.50 253 254	410 441
23	380 381.25	en liq. : ... au 31, 378.75	316 317 320 319 317	200	254	410 440.75 441 442
24	»	»	»	»	»	»
25	380 381.25 382.50 382 25 380 381.25 332.50	en liq. : ... au 31, 380	320 318 317 316 317	201 200 200.25	250	442 441.50 441 441.50
26	380 378.75 377.50 376 25 375 373.75 372.50 373.75 375	en liq. : ... au 31, 375	318 316.25 317 319	200 201	250 251 252 251 250	440 439 438 437.50 438.50 437.50 437 436.25 436
27	367.50 366 25 368.75 370 371.25 372.50 370 371 25 372.50	en liq. : ... au 31, 367.50	316.25 316 317	200 200.50	250 249 250 250.50 251	435 434 436 436.50 440 438
28	375 372.50 371.25 372.50 373.75 372.50 371.25 372 50	en liq. : ... au 31, 373.75	318 318.50 318.75 319 318	200 201	252.50 252.75	440 440.50 441 441.50 440 440.50
29	372.50 373.75 372.50	en liq. : ... au 31, 371.25	316 317 317.50 318.50 319 318.50	200	252 251 250.50 250	440 440.25 440.50 441
30	375 373.75 372.50	en liq. : ... au 31, 373.75	318	200	251 250.50 250 250.50 251	441 441.25 441.50 441.75 442

8e Année. — Numéro 192. Mardi 16 Août 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin**
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

—

OBLIGATIONS NOUVELLES

SIXIÈME TIRAGE. — 13 AOUT 1887.
1,000 OBLIGATIONS.

Le sixième tirage des Obligations nouvelles de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 13 août 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

713	6.465	11.947	18.489	23.317
1.269	8.107	12.467	19.148	23.368
1.495	8.863	12.912	19.470	24.170
2.046	9.464	14.392	19.507	25.930
2.474	9.876	14.864	19.528	26.256
3.534	9.913	15.043	19.892	26.610
3.652	10.156	15.296	19.912	26.725
3.701	10.581	15.834	20.321	27.251
4.119	10.600	16.170	20.415	27.704
4.543	10.848	16.703	20.945	28.247
5.920	10.878	16.877	21.298	28.801
6.217	10.961	17.328	21.898	28.864
6.268	11.550	18.397	22.236	29.671

29.794	47.631	68.698	86.987	106.755
29.888	47.838	69.156	87.211	107.170
31.098	49.746	69.249	88.080	107.334
31.138	50.058	69.473	88.489	108.359
31.316	51.327	70.582	88.821	108.579
32.031	52.410	71.624	88.956	109.197
32.150	55.089	71.666	88.992	109.453
32.782	55.107	71.895	90.400	109.799
33.486	56.071	73.680	90.862	109.938
34.429	56.105	74.015	92.263	110.939
34.467	56.579	74.600	92.300	111.657
35.332	57.214	74.605	92.805	112.099
36.222	57.279	75.018	92.873	112.856
36.385	58.806	75.503	92.892	112.986
36.413	59.393	75.992	92.960	113.865
36.561	59.707	76.648	93.145	113.999
37.363	59.855	77.394	93.274	114.783
37.395	61.665	77.544	93.355	115.445
37.504	61.792	77.942	94.716	116.165
37.735	62.360	78.630	97.321	116.676
37.902	62.362	78.865	97.742	116.968
37.917	62.840	79.052	98.856	117.968
38.784	62.972	79.740	98.920	118.025
39.208	63.420	80.314	99.115	118.141
39.461	63 811	81.405	99.944	119.245
39.544	64.031	81.950	100.295	120.910
39.958	64.106	82.013	100.903	120.924
40.123	64.191	82.046	101.111	120.998
40.315	65.115	82.396	101.595	122.107
40.534	65.175	83.113	101.725	123.214
41.430	65.699	83.416	102.241	123.473
41.725	65.715	83.844	102.515	123.616
43.118	66.817	83.874	102.596	123.940
45.073	67.016	84.380	102.619	124.156
45.669	67.120	85.002	102.963	124.226
45.992	67.364	85.056	102.992	124.975
46.127	67.708	85.351	103.565	124.999
46.240	67.758	85.422	103.746	125.205
46.618	68.146	85.553	104.051	125.209
46.776	68.197	85.762	104.627	125.383
47.300	68.554	86.792	105.311	125.779

125.842	157.676	189.215	217.071	247.294	274.747	305.737	329.675	361.884	389.792
126.122	157.756	189.431	217.252	247.934	274.894	305.739	329.705	362.889	391.155
127.522	158.117	190.299	217.649	248.038	276.673	306.064	329.725	363.027	392.914
127.755	158.276	190.799	217.843	248.753	277.399	306.111	329.899	363.404	393.277
127.816	159.524	191.169	217.866	248.825	277.419	306.344	330.167	363.458	393.345
127.855	160.028	192.710	218.799	250.218	277.652	306.656	330.483	364.784	393.600
128.080	160.164	192.897	221.703	250.997	278.089	307.056	330.994	365.370	393.807
128.483	160.401	193.159	221.914	251.473	278.203	307.077	331.522	365.592	394.873
128.581	160.582	193.330	222.637	252.543	278.602	307.142	332.710	365.767	394.880
128.675	160.603	193.590	222.776	252.917	278.800	307.906	333.583	366.388	395.444
129.200	162.095	194.519	223.021	253.223	279.085	308.182	334.392	366.892	395.588
129.501	162.289	194.557	223.142	253.451	279.103	308.725	335.583	367.775	396.632
130.093	162.311	195.231	223.583	255.027	279.343	309.097	335.830	368.057	397.376
130.144	163.230	195.259	223.864	255.080	279.788	309.319	336.541	368.113	397.522
130.855	163.358	195.326	224.205	255.515	279.804	310.677	336.596	368.154	397.792
132.576	164.952	195.529	224.555	255.634	279.878	312.126	337.289	368.430	397.872
133.107	165.176	196.535	227.028	255.679	281.573	312.543	337.550	368.645	398.034
133.447	165.266	196.818	227.291	256.493	281.887	312.558	337.889	368.759	398.108
133.796	166.329	197.327	227.322	256.574	282.492	312.731	337.986	368.889	398.958
135.203	166.381	198.441	227.974	256.925	283.380	313.550	338.323	369.026	399.039
135.261	166.952	198.543	228.300	257.098	283.523	313.587	338.940	369.125	399.373
135.393	168.248	198.710	228.362	257.208	283.992	313.981	339.782	369.744	400.292
137.459	169.268	199.673	228.796	257.420	284.304	314.022	341.601	370.135	401.316
137.487	170.038	200.238	228.945	257.649	285.180	314.432	342.527	370.233	401.574
138.110	170.722	200.488	229.489	257.665	286 075	314.555	342.735	370.545	402.517
138.791	171.618	200.958	230.111	258.187	286.132	314.743	343.005	371.411	402.603
139.978	171.781	201.100	230.169	258.418	286.785	315.010	343.307	372.124	402.815
140.021	171.853	201.616	230.658	258.440	286.928	315.178	344.345	373.092	402.891
142.234	171.983	201.819	231.556	258.784	286.966	315.260	344.624	373.588	402.950
142.488	172.084	202.109	231.671	258.920	287.106	316.200	344.979	373.723	403.676
142.495	172.416	202.561	232.566	259.172	287.967	316.595	345.017	374.164	403.942
142.498	172.507	202.952	233.154	259.822	288.723	316.766	345.118	374.201	404.058
142.726	173.380	203.259	234.173	259.953	288.970	317.305	348.611	374.281	404.347
142.749	173.586	203.860	234.459	260.252	289.590	317.541	349.105	374.588	404.766
143.397	174.061	203.908	234.828	260.334	290.110	317.547	349.599	375.281	405.738
143.970	174.674	204.278	234.864	260.474	290.873	317.593	350.211	375.285	406.284
145.238	174.777	204.309	235.743	260.518	291.387	317.769	350.758	376.409	406.495
145.459	175.392	204.483	236.093	260.948	292.587	318.184	351.172	376.720	406.586
145.553	175.775	205.096	236.103	261.241	292.716	318.197	351.288	377.983	406.611
145.785	176.120	205.274	237.149	262.796	293.195	318.776	352.410	378.976	407.082
147.294	176.187	205.313	237.266	262.857	293.501	319.578	352.628	379.730	407.666
147.342	176.505	205.680	237.382	264.193	294.216	319.698	352.726	379.840	408.794
148.691	176.621	205.827	237.795	265.040	294.686	320.770	353.374	379.966	409.054
149.521	177.063	207.215	237.969	265.130	295.218	320.893	353.465	380.412	409.197
149.552	177.883	207.608	238.648	265.726	296.143	321.223	354.164	382.062	409.500
150.078	178.860	208.112	238.848	266.115	296.232	321.642	354.173	382.340	409.675
150.241	178.920	208.115	239.091	266.783	296.328	322.260	354.652	383.334	409.768
150.620	179.192	208.505	239.108	267.525	296.795	322.290	354.790	383.447	410.308
150.717	179.885	209.743	239.934	268.939	298.306	322.389	355.231	383.552	410.668
151.150	180.203	210.132	239.961	269.005	298.659	323.392	357.312	383.953	410.876
152.331	180.318	211.143	240.036	269.018	298.680	323.890	358.072	384.260	410.993
152.337	181.402	211.238	240.556	269.363	298.773	323.972	358.234	384.974	411.756
152.502	182.866	211.460	241.001	270.066	299.308	324.016	358.455	385.610	411.914
153.698	183.745	211.639	241.365	270.174	299.538	324.309	358.546	385.880	412.386
154.208	184.142	211.698	242.055	271.046	299.822	324.711	358.672	386.432	413.097
154.227	184.649	212 022	242.271	271.210	300.186	325.272	358.768	386.552	413.279
154.368	185.079	213.207	242.351	272.071	301.105	326.104	360.086	387.549	414.339
154.974	185.365	213.856	242 978	272.374	301.172	326.297	360.137	387.928	414.671
155.170	185.762	214.367	244.266	272.377	301.655	326.536	360.349	388.058	415.084
155.311	185.982	214.706	244.301	273.414	301.967	327.025	360.581	388.258	415.313
155.636	187.000	215.186	245.035	274.151	302.316	328.112	360.797	388.448	415.404
156.926	187.371	216.397	[illegible]	274.232	304.687	328.504	361.180	389.198	415.510
157.213	188.460	216.714	[illegible]	274.328	304.779	328.931	361.356	389.688	415.604

415.864	423.400	433.308	441.148	450.030
415.916	423.783	433.492	441.732	451.190
416.649	424.112	433.965	441.881	452.375
416.834	424.264	434.066	442.034	453.046
417.494	424.601	434.418	442.094	453.085
417.811	425.148	434.571	442.487	453.337
418.875	425.291	435.821	442.955	453.651
418.916	425.828	435.841	443.941	454.402
418.961	426.070	437.049	444.516	454.939
419.053	427.046	437.478	446.328	455.311
419.126	427.613	437.193	446.533	455.432
419.159	428.732	437.482	446.639	455.499
419.694	429.006	437.821	446.665	455.862
420.345	430.329	438.411	446.797	456.636
421.183	430.860	438.718	447.001	456.742
421.434	430.970	439.212	447.543	457.087
421.642	431.171	439.556	448.277	457.858
421.848	431.185	439.994	448.428	457.974
422.341	432.363	440.153	449.710	458.243
423.192	432.718	440.621	449.853	458.406

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 15 septembre 1887, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS 4 0/0

Cinquième tirage.

Le cinquième tirage des obligations 4 0/0 aura lieu le jeudi 15 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 878 obligations (453, 1re série. — 425, 2e série), qui seront remboursables à dater du samedi 1er octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

UNE MANŒUVRE

La *Cote européenne*, publiée à Paris le 4 août, contenait les lignes suivantes :

Une nouvelle lancée, d'après laquelle une épidémie sévirait à Panama, a été, tout naturellement, l'alliée bienvenue du parti de la baisse systématique en valeurs du Panama, qui continue ses opérations sur la plus grande échelle, en couvrant ses risques par l'achat de la prime.

Le *Journal des Débats*, le 5 août, disait :

Les baissiers, car le Panama a l'honneur d'attirer les baissiers, jouent de la fièvre jaune. On fait facilement de la fièvre avec une dépêche télégraphique.

Le *Figaro :*

La spéculation à la baisse a, comme nous le disions hier, renouvelé ses manœuvres contre le *Panama*. Elle est bien parvenue à faire rétrograder les cours de l'action, mais elle paiera plus tard les frais de la campagne, et ce n'était pas, d'ailleurs, ce résultat qu'elle visait. Elle voulait entraver le versement de répartition sur les obligations nouvelles. Or, de ce côté, elle a échoué complètement. Les versements se font très bien et nous pouvons ajouter, sur des informations certaines, que les souscripteurs libèrent intégralement leurs titres dans une proportion de 70 0/0.

L'*Intransigeant :*

Le Panama est faible par suite des efforts faits contre cette valeur par la spéculation à la baisse; mais les baissiers n'auront pas raison, et les porteurs n'auront qu'à négliger ces assauts intéressés des vendeurs à découvert.

Voici maintenant le texte de la dépêche télégraphique que les spéculateurs faisaient circuler à la Bourse le 4 août :

La Fièvre jaune

Marseille, 3 août.

Le paquebot Olindes-Rodrigues, *arrivé ce matin de Colon et des Antilles, apporte de mauvaises nouvelles de l'état sanitaire à Colon et à Panama. Au départ de ce navire, la mortalité était considérable par suite d'une épidémie de fièvre jaune.*

Or, le paquebot *Olindes-Rodrigues*, de la Compagnie Transatlantique, arrivé à Marseille le 3 août, avait quitté Colon le 5 juillet.

A cette date, aucune épidémie quelconque ne sévissait sur les chantiers.

Les rapports parvenus à l'Administration signalaient au contraire un état sanitaire satisfaisant.

Depuis le 5 juillet, date du départ du paquebot, jusqu'au 4 août, aucune dépêche n'avait rien signalé.

La nouvelle publiée et colportée, à l'aide de laquelle les spéculateurs imposèrent une baisse au cours des actions, était donc fausse.

Un très grand nombre de familles françaises ayant des père, mari, frères, fils ou parents dans l'Isthme, nous laisserons à nos lecteurs le soin de qualifier ceux qui, dans un but de spéculation, emploient de tels moyens.

Le 6 août, le *Soleil* publiait la dépêche suivante :

L'état sanitaire à Panama.

Panama, 5 août.

Contrairement aux bruits qui ont couru, la situation sanitaire est très satisfaisante ici. Dans la première quinzaine de juillet, il ne s'est produit que 8 décès.

Les spéculateurs espéraient entraver le versement complémentaire de 70 francs par *obligation nouvelle* souscrite, de la 2e série, exigible du 3 au 6 août.

Nous sommes heureux de faire connaître à nos lecteurs que, le 6 août, les versements de 70 francs étaient presque complètement faits.

Et que plus de la moitié des souscripteurs, de-

vançant tous les versements futurs, avaient entièrement libéré leurs obligations.

On lisait dans le *Temps :*

Ce qui a pu contribuer encore à la lourdeur de l'ensemble du marché, c'est la baisse des actions de Panama. On a rarement vu une valeur aussi attaquée par une spéculation qui ne vise que les différences à encaisser, sans se préoccuper le moins du monde de l'utilité et de la grandeur de l'œuvre.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 26 juillet, par le paquebot « Labrador »

M. le Docteur AUDOYER, médecin.

De Saint-Nazaire, le 10 août, par le paquebot « France »

MM. GRANET, CLÉRIN, CHENNEVIÈRE, HOGUET, HAVET, GÉLI, JURGEA, JOUIN, DIEMER, COTIGNY, DEGEORGE — Personnel technique.

L'AVENIR DU CANAL

et ses détracteurs.

Extrait du « Télégraphe ».

Le Canal de Panama, comme toutes les grandes choses, a ses détracteurs. Il y a les détracteurs du *premier degré*, ceux qui sont sincères, qui font des calculs sur l'avenir de l'entreprise et arrivent à des résultats faux, parce que les données qui servent de base à leurs supputations ne sont pas exactes. Il y a les détracteurs du *second degré*, les spéculateurs qui cherchent à faire baisser les titres pour les acheter au-dessous de leur valeur.

L'entreprise du Canal de Suez a eu, jadis, à lutter contre ces deux sortes d'hostilités ; ce qui n'a pas empêché ses actionnaires et ses obligataires de faire fortune.

On ne dit plus que le Canal américain n'est pas faisable. On reconnaît qu'il est possible, qu'il se construit ; on ne discute que la durée de son exécution et par conséquent son coût. Les pessimistes (bien qu'ils n'en sachent rien) disent que le Canal coûtera deux milliards, parce que cette opinion a été émise par le lieutenant Rodgers, de la marine des Etats-Unis, dans un rapport officiel à son Gouvernement.

Nous ne discuterons pas ce chiffre, nous l'admettrons même. L'important est de savoir ce que le Canal rapportera aux actionnaires, aux obligataires, au commerce français, au commerce universel.

La question a été depuis longtemps étudiée par des économistes qui ont procédé par des méthodes différentes, mais sont arrivés tous au même résultat.

M. É. Levasseur, membre de l'Institut de France, a étudié l'état du commerce en 1876-1877 entre les pays qui auraient eu avantage à utiliser, pour leurs échanges, la voie du Canal interocéanique, si elle avait été ouverte alors.

M. Levasseur a utilisé pour son travail les documents officiels et il est arrivé, par une série de calculs qu'il serait aride de reproduire, à établir qu'en 1876, 4,800,000 tonnes de marchandises auraient transité par le Canal de Panama, s'il avait existé à cette époque.

M. Levasseur a recherché, en second lieu, quelle serait l'augmentation annuelle du commerce interocéanique dans les contrées qui bénéficieraient de ce Canal, et il est arrivé à cette conclusion : en 1889, le trafic qui aura intérêt à passer par le Canal de Panama sera de près de 7 millions 1/2 de tonnes.

Un autre économiste, M. Marteau, rédacteur en chef du *Journal du Havre*, a relevé, sur les documents de la douane, le mouvement maritime qui constituera la clientèle du Canal de Panama. Il a trouvé qu'en 1884, près de 7 millions de tonnes auraient passé par ce Canal.

« Nous pouvons, dit-il en terminant son étude, faire notre récapitulation, et donner, d'une façon exacte et précise, en dehors de toute hypothèse, de toute majoration, le chiffre officiel, en quelque sorte, du mouvement de la navigation qui s'effectue, à l'heure présente, entre les pays d'Europe, d'Amérique, d'Asie et d'Océanie que desservira le Canal de Panama ; mouvement qui s'effectue malgré les difficultés, les longs détours qu'impose à la navigation la nécessité, pour les trois quarts des navires, d'aller doubler le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance.

« Voici quel est ce mouvement :

« 1° Navigation de l'Europe avec les côtes du Pacifique....................	tonnes	2.570.774
« 2° Navigation de l'Europe avec l'Australie, l'Océanie, la Malaisie, les Philippines......	—	2.696.754
« 3° Navigation des Etats-Unis avec les mêmes parages, plus l'Inde, la Chine, le Japon (à l'exception de San-Francisco).	—	1.619.440
Total.....	tonnes	6.886.968

« Soit près de sept millions de tonneaux en 1884, c'est-à-dire le chiffre prévu par M. Levasseur. Encore n'avons-nous point fait entrer en ligne de compte le mouvement très actif, — personne ne le niera, — qui devra se créer entre la côte de l'Amérique du Sud, le golfe du Mexique, les Antilles, etc., et le littoral du Pacifique ; mouvement qui, d'après des calculs plausibles, ne sera pas inférieur à un demi-million de tonneaux. Non, nous avons voulu nous borner à démontrer ce qui existe, la circulation qui a lieu effectivement, lais-

sant, pour le moment, de côté, toute hypothèse sur ce que devra être le mouvement futur. »

Mouvement qui sera très considérable, puisqu'il comprendra tout le trafic que fera naître l'existence de la grande voie de communication interocéanique.

M. Amédée Marteau, en 1886, a fait, pour l'année 1885, dans le *Journal du Havre*, le travail qu'il avait fait pour l'année 1884, afin de vérifier si le commerce intéressé à l'ouverture du Canal de Panama suivait la marche ascensionnelle prévue par les économistes, et il est arrivé aux résultats suivants, qui confirment pleinement toutes les prévisions :

Navigation de l'Europe avec les côtes du Pacifique..................	tonnes	2.516.803
Navigation de l'Europe avec l'Australie, l'Océanie, la Malaisie, les Philippines........	—	2.775.717
Navigation des Etats-Unis avec les mêmes parages, plus l'Inde, la Chine et le Japon (à l'exception de San-Francisco).	—	1.816.670
Autres pays d'Amérique...	—	mémoire.
Total en 1885...	tonnes	7.109.190

C'est une augmentation de 221,222 tonnes sur le chiffre de 1884, résultat plein de promesses pour l'avenir. Une augmentation de trafic de 220,000 tonnes par an, en chiffres ronds, jusqu'en 1889, donnerait à cette date un tonnage de 7,989,190 tonnes, de 8 millions de tonnes en chiffres ronds, soit 500,000 tonnes de plus que les prévisions de M. Levasseur.

Enfin, la *Revue-Gazette maritime et commerciale* a publié une étude sur le trafic du Canal de Panama en 1884, basée sur le mouvement de la navigation des différents pays entre eux, qui prévoit un trafic plus considérable encore.

L'auteur de cette étude arrive à établir, d'après des renseignements recueillis à Paris, en 1885, dans les consulats des différentes puissances, que le tonnage des navires qui auraient eu intérêt à passer par le Canal de Panama en 1884 était de 9,304,166 tonnes.

Or, d'après le dictionnaire de statistique de Mulhall, le progrès du commerce de 1870 à 1880, a été :

Aux Etats-Unis, de 79,47 0/0 ;
En France, de 49,38 0/0 ;
En Allemagne, de 48,49 0/0 ;
En Angleterre, de 26,57 0/0 ;
Dans les autres pays d'Europe, de 45,74 0/0 ;
En Asie, de 43,66 0/0.

Si l'on applique ces proportions aux chiffres de la *Revue-Gazette*, on trouve qu'en 1889, le trafic par le Canal de Panama sera de 11,873,104 tonnes et en 1894 de 14,262,041 tonnes.

8 millions de tonnes en 1889, dès l'ouverture du Canal, à raison de 15 fr. par tonne, c'est un revenu de début s'élevant à 120 millions de francs, c'est-à dire suffisant pour donner un intérêt de 5 0/0 à un capital de 2 milliards 400 millions.

Les frais généraux du Canal de Panama — c'est ce qui arrive pour le Canal de Suez — seront, en effet, plus que couverts par les revenus accessoires des droits de phare, de quai, de remorquage, par les revenus du domaine dans l'isthme et par ceux des 500,000 hectares de terres qui ont été concédés à la Compagnie par le Gouvernement avec toutes les mines que ces terrains peuvent contenir.

Dès le début — ce qui n'a pas eu lieu pour Suez — les actions toucheront, au moins, le revenu qu'elles touchent actuellement, et ce revenu s'accroîtra rapidement, en même temps que le trafic. Les obligations, auxquelles M. Ferdinand de Lesseps a fait la part très belle, profiteront, comme celles du Canal de Suez, de la plus-value des actions. Leur valeur ne tardera pas à doubler.

On comprend que les détracteurs du *second degré*, ceux qui spéculent, fassent des tours de force d'imagination et de stratégie financière pour acquérir au rabais des titres d'un tel avenir.

LE CANAL DE PANAMA
et les ports français.

Nous avons donné, dans notre dernier numéro, une revue des appréciations émises par les journaux de Paris, à l'occasion de l'émission du 26 juillet, sur les conséquences qu'aura, pour la France en général, le percement de l'isthme de Panama.

Il n'est pas moins intéressant de voir comment les organes de nos principaux centres maritimes envisagent les résultats que produira l'ouverture du Canal interocéanique, dont la marine française tirera de si grands avantages au point de vue du fret et du développement de ses opérations.

Les extraits que nous reproduisons ci-dessous répondent à ce but.

Extrait du **Petit Marseillais**. — Notre antique cité phocéenne possède dans ses annales de nombreux faits qui célèbrent les qualités solides d'initiative éclairée, de sûreté de vues propres à sa population. Elle s'est toujours montrée au premier rang dans le patronage des entreprises utiles à l'humanité ou à la civilisation : et ce ne sera pas le moindre titre de gloire pour elle, dans la postérité, d'avoir affirmé, à l'époque où tant d'autres doutaient encore, la possibilité d'exécution, le grand avenir assuré au canal de Suez d'abord, au canal de Panama ensuite.

Marseille, en effet, puissante et prospère par son commerce, habituée de longue date à tout oser pour acquérir et conserver la prépondérance de son port, devait saisir sans hésitation les avantages multiples que procurerait l'ouverture des mers et des océans par la coupure des isthmes africain et américain, les éléments de richesse qui en résulteraient pour la France.

Qu'il nous soit permis, à ce propos, de rappeler avec une légitime fierté que, dès 1865, le rapport de notre estimé concitoyen, M. Jules-Charles Roux, délégué par notre Chambre de commerce pour prendre part à l'enquête internationale sur le percement du canal de Suez, établit avec une

autorité prophétique le succès technique et financier du Bosphore égyptien.

L'an dernier, M. Ferdinand de Lesseps ayant convoqué les représentants des Chambres de commerce de tous pays pour une enquête analogue à Panama, M. Jules-Charles Roux se trouva naturellement désigné pour remplir cette mission honorable. On sait le retentissement qu'ont eu dans le monde entier le rapport lumineux élaboré par notre concitoyen et la netteté de ses conclusions. Aussi, M. Cyprien Fabre, président de notre Chambre de commerce, a-t-il pu, dans une lettre rendue publique, faire la déclaration suivante :

« Nous ne mettons pas en doute que les conséquences commerciales résultant de l'ouverture du Canal de Panama soient au moins égales à celles du Canal de Suez, et nous faisons des vœux pour que notre pays en tire tout le parti qu'il peut en attendre. L'intérêt des capitalistes français, de la nation en général, est que le Canal de Panama soit livré au commerce dans le plus bref délai possible. »

Il se manifeste dans toute la France un élan vraiment réconfortant au point de vue patriotique et national en faveur de la seconde entreprise de M. de Lesseps, à laquelle les statistiques les plus sérieuses en Europe et en Amérique assignent un revenu annuel pouvant atteindre jusqu'à 300 millions de francs. Hier encore, un rédacteur du *Times*, de Londres, dans un article très remarqué sur l'avenir du Canal de Panama, disait à ce sujet :

« Un de mes amis, qui a examiné l'état des choses sur place et qui parle d'après ce qu'il a vu, estime qu'il y a en Australie et dans les pays qui entourent le Pacifique 20 millions de tonnes de produits et de marchandises, constituant un excédent pour l'exportation, qui attendent pour leur expédition l'achèvement du Canal. »

L'organe de la métropole anglaise, ajoutait :

« Il est évident que le Canal de Panama introduira dans le mouvement général des affaires un courant nouveau, dont il est impossible de calculer à l'avance l'importance, et qui, dans la stagnation présente des affaires, est attendu avec impatience par toutes les personnes que leurs opérations et leurs intérêts portent à surveiller et à prévoir les événements. »

La journée du 26 juillet à Marseille, et dans le reste de la France, montrera au *Times* que nous savons aussi bien que les Anglo-Saxons comprendre nos véritables intérêts.

Extrait du journal **Le Havre.** — Ce qui autorise les évaluations des accroissements qui, à la suite de l'ouverture du canal de Panama, se produiront dans l'intercourse entre les pays industriels de l'Europe et des Etats-Unis avec les régions du Pacifique et de l'Océanie, ce sont les différences entre les conditions d'existence de cette nouvelle route du monde et le canal de Suez, — différence tout à l'avantage de Panama.

En effet, pour le canal de Panama, il ne s'agit plus seulement de rapprocher, comme pour le canal de Suez, deux parties du monde que les nations maritimes exploitaient depuis les origines du commerce, par des moyens onéreux, sans doute, mais enfin par des moyens praticables : par les caravanes de terre, par le cap de Bonne-Espérance, par le chemin de fer de Suez, qui aboutissait à Alexandrie. Les voies de trafic étaient ouvertes, exploitées même avec intensité notamment dans l'Inde : et si le canal de Suez devait faciliter les relations établies, il fallait attendre la transformation de la marine par les progrès résultant de l'emploi de la vapeur et du fer.

Le percement de l'isthme de Panama, au contraire, livrera aux armateurs et aux commerçants des champs de trafic absolument nouveaux ; et, le jour où il sera inauguré, non seulement les flottes commerciales à vapeur seront prêtes, mais encore beaucoup de voiliers, aujourd'hui délaissés, y trouveront une voie maritime merveilleusement appropriée à la navigation autour du globe.

L'amiral Ammen a déclaré que l'on verra transiter par le canal de Panama, non seulement tous les navires naviguant au nord de l'Equateur, mais aussi ceux des côtes du Chili et du Pérou, et que cette route devra être celle suivie par les navires venant de l'Europe et allant vers les côtes de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et par tous les steamers qui reviendront.

Confiance donc, et que cette œuvre éminemment française s'achève aux applaudissements de la France entière.

En dépit des jalousies étrangères et des intrigues financières, l'opinion publique reste fidèle à M. de Lesseps qui, le jour venu, et il sera plus prochain qu'on ne croit, lorsqu'il présidera l'inauguration du canal de Panama, pourra répéter le vieux proverbe arabe : « Les chiens aboient, la caravane passe. »

Les aboyeurs, on les connaît ; la caravane, à Panama comme à Suez, ce sera les vaisseaux des deux Mondes.

Extrait du **Petit Rouennais.** — Le rang important qu'a pris le port de Rouen parmi les autres ports français est plein de promesses pour l'avenir. Depuis que notre outillage a été mis à la hauteur des besoins, en même temps que la rivière a été approfondie, les gros navires peuvent venir accomplir sur nos quais toutes leurs opérations. Ce n'est plus seulement le cabotage, c'est le grand commerce maritime que nous desservons, à l'avantage des intérêts multiples de notre cité.

Aussi devons-nous suivre avec sollicitude les entreprises dont le but est de développer l'intercourse humaine, de faciliter les communications, d'accroître le commerce, car nous sommes appelés également à avoir notre part du surcroît d'activité générale.

Parmi ces entreprises, le percement du Canal de Panama est celle qui doit doublement attirer notre attention. C'est une œuvre pacifique, utile à l'humanité, et, de plus, une œuvre française.

L'élan patriotique avec lequel les capitalistes français ont toujours secondé M. de Lesseps donnera une nouvelle impulsion, en cette circonstance, aux travailleurs de tout ordre à l'œuvre dans l'isthme. C'est par leur labeur incessant, par leurs persévérants efforts, que dans deux ou trois ans les vastes et riches régions du Pacifique nous seront ouvertes, viendront alimenter l'activité de notre marine, de notre industrie et de notre commerce.

La France ne leur ménagera pas ce témoignage d'encouragement à l'aide duquel M. de Lesseps les conduira une seconde fois au succès.

Extrait de **La Gironde**, de Bordeaux. — Quand on suit la marche de cette magnifique entreprise, si vaillamment conduite par M. de Lesseps, et quand on songe à tout ce qu'il en résultera de gloire et de richesse pour la France,

on comprend que nombre de capitalistes viennent y coopérer. Ils y sont d'ailleurs encouragés par le précédent du Canal de Suez.

Extrait de **La France**, de Bordeaux. — La grande entreprise nationale que M. Ferdinand de Lesseps poursuit dans l'isthme américain avec le concours des capitalistes français et des travailleurs français de tout ordre, est une des œuvres modernes qui intéressent au plus haut point Bordeaux et la région.

Le nombre des actionnaires et obligataires du Canal de Panama y est, en effet très considérable et, à un autre point de vue, l'avenir de notre port, sa prospérité future sont intimement liés au prochain succès de la voie en creusement.

D'importants travaux ont été faits, des améliorations nouvelles sont à réaliser pour que le commerce maritime trouve chez nous les facilités que les besoins modernes exigent, les installations et l'outillage perfectionnés devenus indispensables. C'est là une prévoyance intelligente ; car si Bordeaux a déjà des relations multiples avec les Etats des deux Amériques, le jour où le canal ouvrira l'Océan Pacifique, où il sera possible de communiquer directement avec la Californie, l'Orégon, les riches régions de l'Equateur, du Pérou, etc., les relations se développeront dans des proportions qu'on ne saurait mesurer à l'avance.

Il est facile, toutefois, de s'en faire une idée lorsqu'on voit, par les calculs des économistes les plus compétents d'Europe et d'Amérique, que le transit par Panama atteindra 15 à 20 millions de tonnes procurant à la Compagnie une recette de 225 à 300,000,000 de francs par an. Ces chiffres n'ont rien d'exagéré, quoique, sagement, M. de Lesseps n'ait basé ses prévisions que sur le mouvement de 7 millions et demi de tonnes, indiqué par le Congrès international de 1879 pour les premières années de l'exploitation.

Or, les porteurs de Suez si nombreux dans notre région, se rappelleront que leur Président ne voulait compter, à l'origine, que sur un transit de trois millions de tonnes pour la route maritime à travers l'Egypte. Il ne s'est pas encore écoulé dix-huit ans depuis l'inauguration du Canal de Suez, et le tonnage atteint s'élève à plus de 8 millions de tonnes.

Le public sait fort bien que le développement constaté à Suez se manifestera, en vertu de la même loi économique, à Panama.

Un vif mouvement d'opinion se manifeste d'ailleurs dans toute la France pour que M. de Lesseps se trouve en mesure de hâter l'achèvement du canal de Panama, mouvement qui se traduira nécessairement par une sorte de plébiscite des capitaux.

Nous ne croyons pas nous tromper en affirmant que Bordeaux, guidé par ses intérêts bien compris, prendra une large part à cette manifestation patriotique.

TAHITI

M. H. Le Chartier vient de publier, dans la collection de la *Bibliothèque instructive*, un nouveau volume contenant de nombreux renseignements, très complets, sur l'histoire, l'industrie et le commerce de *Tahiti et les colonies françaises de la Polynésie* (1).

L'auteur, ayant dédié ce volume à M. Ferdinand de Lesseps, a publié, comme préface, la lettre suivante que lui a écrite le Président-Directeur de la Compagnie :

Monsieur,

Vous me dédiez votre livre sur Tahiti : je vous en remercie. Ma sympathie est acquise à tous ceux qui travaillent à étendre le rayonnement pacifique de la France ; c'est ce que vous faites en appelant l'attention sur ces possessions quelque peu oubliées jusqu'à ce jour. Cette belle île, dont vous nous faites une description fidèle, et qui apparut comme une vision aux premiers navigateurs de l'Océan Pacifique, va être appelée à une vie nouvelle par l'ouverture du Canal interocéanique; jusqu'à ce jour, point de relâche de quelques pauvres baleiniers, elle va recevoir dans son port les grands steamers qui mettront l'Europe et les Etats-Unis à quelques jours de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Votre livre vient à son heure en nous entretenant de ces colonies, aujourd'hui lointaines, demain presque voisines.

Agréez, Monsieur, etc.

FERDINAND DE LESSEPS.

(1) Un volume in-16 orné de 25 gravures et de 2 cartes hors texte, chez *Jouvet et Cie*, 5, rue Palatine. Prix : 2 fr. 25.

OPPOSITIONS SUR TITRES

Signifiées du 1er au 13 Août 1887.

Opp. 679. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligation 4 0/0, n° 2,596 pour une obligation et sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 3,271 pour deux obligations.

Opp. 680. — Sur 2 obligations 4 0/0 au porteur, nos 173,977 et 173,978 et sur deux actions au porteur, nos 316,801 et 316,802.

Opp. 681. — Sur 5 actions au porteur, nos 386,613, 278,889 à 278,891 et 157,451. — Sur 2 obligations 3 0/0 au porteur, nos 286,257 et 286,258. — Sur 2 obligations 4 0/0 au porteur, 232,432 et 324,848 et sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 239,511.

Opp. 682. — Sur 8 coupons n° 13 (Echéance du 1er juillet 1887), d'actions au porteur, nos 341,206 à 341,209 ; 533,059 à 533,062.

Opp. 683. — Sur 2 obligations 4 0/0 au porteur, nos 123,750 et 147,299.

Opp. 684. — Sur 12 coupons n° 5 (Echéance du 1er avril 1887), d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 163,901 à 163,907, 163,911, 163,913, 163,914, 163,917 et 163,922.

MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 Août 1887.

Opp. 536. — Sur 11 actions au porteur, nos 398,116 à 398,126.

Opp. 580 *bis*. — Mainlevée partielle sur 23 obligations 4 0/0 au porteur, nos 15,001, 15,003 à 15,015, 15,017, 15,020 à 15,026 et 15,030.

Opp. 631. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 308,661.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS, DU 1er AU 13 AOUT 1887

DATES	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES
	AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 p. 100 Jouissance 15 juillet	3 p. 100 Jouissance 15 avril	4 p. 100 Jouissance 1er avril	TOUT PAYÉ TITRES DÉFINITIFS Jouissance 15 mai 1887
1er AOUT	373.75 375	en liq. : 373.50 au 15 : 371 25	318 317 50 319	200	251 253 254 251 252 252,50 253	442 442.25 442.50 442.75 443
2	373.75 375 373.75 372.50 371 25 370 368.75 367.50	en liq. : 372,50 au 15 : 372,50	318	200,50 200	253 253.50 253.75 254 254.25 224.50 224.75 255 253 253.25 253,50 254.50	443 443.25 443.50 443.75 444
3	365 363.75 362.50 361.25 360 361,25 362.50 363.75 362,50 363.75	en liq. : .. au 15 : 363.75	319.50 319 318 317.50	200	254 253.50 253.25	444 444 25 444.50 444 75 445 444 444.25 444.50 445
4	358.75 357.50 356,25 357.50 358.75 357.50 356.25	en liq. : ... au 15 : 355	318 316	200 198	253 253.50 254 252.75 252.50 253	444 444.25 444.50 443.75 443,50 443 442.50 443
5	350 351.25 352.50 353.75 355 353.75 355 352.50 353 75	en liq. : ... au 15 : 348 75	315 316 315	200 199 198 196 195	251 250 249.25 249 250	442,50 442 441 50 441.75 442
6	357.50 355 356.25 357.50 358 75 357.50 358.75 357 50	en liq. : ... au 15, 356.25	315 314 313 310 305 311.25	195 197	249 249.25 249.50 249.75 250	442 442.50 442 75 443 443.25 444 443.50
7	»	»	»	»	»	»
8	362.50 363.75 362,50 361.25 360 361,25 362.50 361.25 362.50	en liq. : ... au 15, 360	314.75 314 312.50	200 199.75	250 250.75 250 250.75 251	442 441.50 441 441.50
9	362,50 363.75 362 50	en liq. : .. au 15, 361 25	313 312.50 312	200	252.50	441 440 441 441.50 442
10	362.50 361.25	en liq. . ... au 15, 358.75	312	200 199.75	252,50 251.50 251 252.50 252	440
11	361.25 362.50 360 361·25	en liq. : ... au 15, 360	311 50 312	200	252.50 253	440.50 440
12	362.50 361 25 362,50	en liq. : ... au 15, 361.25	311 310 315	200 201 200	252,50 253	440 441 441.50 442
13	362.50 361 25 360	en liq. : ... au 15, 360	313.50 314	200 201	251 253	441.50 441 442 442.50 444.50

8e Année. — Numéro 193. Vendredi 2 Septembre 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin** ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS 4 0/0

Cinquième tirage.

Le cinquième tirage des obligations 4 0/0 aura lieu le jeudi 15 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 878 obligations (453, 1re série. — 425, 2e série), qui seront remboursables à dater du samedi 1er octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du sixième coupon.

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 6 (de 10 francs), échéant le 1er octobre 1887, sera payé, à partir du samedi 1er octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 9 fr. 70, impôt déduit, par obligation nominative, et de 9 fr. 429, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Premier Tirage.

Le premier tirage des Obligations nouvelles (2e série) aura lieu le vendredi 30 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 octobre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Les porteurs d'obligations nouvelles (2e série), libérées de 100 fr., dont les titres sortiront au tirage du 30 septembre, recevront, outre les intérêts acquis, 1,000 fr. par obligation sortie, sous déduction de la somme de 340 fr. non appelée et non versée.

Les porteurs d'obligations nouvelles (2e série) provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 fr. par obligation, sous déduction de 21 fr. 92 pour intérêts du 15 octobre 1887 au 15 septembre 1888, à restituer à la Compagnie.

Les obligations nouvelles (2e série) titres défini-

tifs qui sortiront au tirage seront remboursées à 1,000 francs chacune, plus les intérêts acquis.

Le Conseil d'administration, en vue de favoriser le plus grand nombre possible de porteurs des Obligations nouvelles (2e série), a décidé que le tirage public de ces titres se fera par unités, c'est-à-dire que les 1,000 obligations à sortir de la roue seront extraites une à une.

OBLIGATIONS 3 0/0

Sixième tirage.

Le sixième tirage des obligations 3 0/0 aura lieu le vendredi 30 septembre prochain, à une heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1164 obligations qui seront remboursables à dater du 15 octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Tirage du 13 *août* 1887.

ERRATUM. — Dans le bulletin du 16 août, la liste des Obligations nouvelles amorties au sixième tirage porte, par erreur, le n° **126,122** comme étant sorti à ce tirage. C'est le n° **126,121** qui doit être lu.

LE CUBE DE JUILLET

La dépêche télégraphique indiquant le cube de juillet est parvenue à l'Administration le 17 août; nous n'avons donc pas pu la publier, comme d'habitude, dans notre numéro du 16.

L'Administration a attribué ce retard aux difficultés d'évaluation de contrôle qui ont dû résulter des pluies.

Voici le détail télégraphié :

Colon	49.000
Gatun	215.000
Bohio Soldado	9.000
Tavernilla	12.000
San Pablo	13.000
Gorgona	6.000
Matachin	7.000
Obispo	36.000
Emperador	24.000
Culebra	49.000
Paraiso	20.000
Corozal	1.000
La Boca	129.000
	570.000
Dérivations	339.000
Accessoires	2.000
Total	911.000

Les pluies ont nécessairement entravé, comme chaque année, le travail d'extraction; mais on peut constater qu'aucun chantier, sur toute la ligne, n'a été suspendu, et que le creusement des Dérivations, — dont nous avons déjà signalé l'importance à nos lecteurs, — a été énergiquement poussé : le cube de ces chantiers spéciaux a encore été de 339,000 mètres en juillet.

UNE AUTRE MANŒUVRE

Nous signalions, dans notre dernier numéro, la dépêche télégraphique *fausse* lancée de Marseille pour appuyer la spéculation en baisse récemment tentée à la Bourse, sans succès, contre les actionnaires de la Compagnie.

En même temps, une autre *fausse nouvelle*, transmise celle-ci au moyen de circulaires occultes, était lancée dans le monde des affaires, envoyée à des banquiers, etc.

Il s'agissait, sans doute, de faire croire que les sommes dont la Compagnie avait la disponibilité dans ses caisses, — conformément à la déclaration insérée dans le rapport de M. Ferdinand de Lesseps aux actionnaires de la Compagnie, — provenaient d'une opération illicite faite par le Conseil d'administration :

On affirmait que, « pour se procurer des ressources », la Compagnie avait mis en gage, avait « hypothéqué » les actions qu'elle possède du chemin de fer Colon-Panama.

Voici en quels termes affirmatifs cette *fausse nouvelle* était donnée :

> La Compagnie a hypothéqué le chemin de fer de Panama chez MM. Drexel, Morgan et Cie, Seligmann et Cie, et Winslow, Lanier et Cie. — Nous citons nos auteurs, et bien que nous soyons très étonnés que la Compagnie ait gardé un secret absolu sur une opération de si grave portée que ses actionnaires et ses obligataires avaient si grand intérêt à connaître, nous devons, jusqu'à preuve du contraire, tenir le renseignement pour exact, étant donné qu'il émane d'un personnage remplissant une mission officielle dont les allégations n'ont certainement pas dû être émises à la légère.

Le directeur de la *Cote européenne*, relevant ce bruit, écrivait le 9 août :

> Renseignements pris, les lignes qui précèdent renferment autant de fantaisies que de mots. La Compagnie du Panama n'a jamais hypothéqué, ni même songé à hypothéquer ses actions du « Panama Rail-Road », qui sont dans ses caisses et qui y resteront.

Le 10 août, la direction de la *Banque d'Alsace et de Lorraine* écrivait au rédacteur de la *Cote européenne* :

> « Monsieur, lecteur assidu de votre estimable bulletin financier, je me permets de vous rendre attentif à un petit malentendu qui existe dans l'article que votre bulletin n° 3165 consacre à la *Compagnie de Panama*. La ligne du chemin de fer du Panama aurait été engagée hypothécairement auprès de diverses maisons de banque, et, d'après votre rectification, vous dites que la Compagnie du Panama n'aurait

point engagé des actions de la ligne du chemin de fer de Panama. Cette rectification ne répond point à l'assertion qui peut être tout aussi fondée que la vôtre. — Il serait très intéressant pour les nombreux porteurs de valeurs Panama, dont il y a pas mal en Alsace-Lorraine, de savoir ce qu'il en est en réalité, et je vous saurais gré de vouloir bien mettre cela au clair dans un de vos prochains numéros. — Recevez, etc. »

Le directeur de la *Cote européenne* répondit immédiatement :

A M. Montfort, directeur de la *Banque d'Alsace et de Lorraine*. — La *presque totalité des actions du Panama Rail Road* « est la propriété de la *Compagnie du Panama* », qui les tient dans ses caisses, à Paris, libres de tout engagement. Il n'a jamais été question de les hypothéquer. Toute autre assertion est contraire à la vérité.

M. Pope recevait, le 12 août, une « nouvelle lettre « signée, disait-il, par le chef d'une maison de « banque parisienne », et ainsi conçue :

Paris, le 12 août 1887.

Monsieur le Directeur,

La *Compagnie du Canal de Panama* est-elle seule propriétaire du chemin de fer de Colon à Panama, ou possède-t-elle simplement un chiffre X d'actions de ce chemin achetées avec le produit de l'émission des 250,000 obligations 5 0/0 de 1883? Il est évident que seule propriétaire du chemin de fer, la Compagnie du Canal a pu faire l'opération mentionnée, tout en ayant les actions dans sa caisse; mais s'il existe des actionnaires en dehors d'elle, il semble au premier abord difficile qu'elle ait pu hypothéquer ce dont elle n'est pas seule propriétaire; mais enfin on peut s'entendre.

La Compagnie du Canal dit qu'elle tient dans ses caisses à Paris, libre de tout engagement, la presque totalité des actions du chemin de fer, c'est bien; mais elle ne dit pas que pour cela la ligne ferrée et ses dépendances ne soient pas hypothéquées, et c'est ce que les actionnaires du Canal désireraient savoir.

Si vous pouvez les renseigner, vous leur serez agréable. Agréez...

M. Pope répondait le même jour :

En réponse à notre honorable interlocuteur parisien, nous pouvons, renseignements pris, lui affirmer que sur les 70,000 actions du *Panama Rail Road* émises en totalité, la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama* en possède 68,521.

Cette ligne de chemin de fer n'a pas été hypothéquée par deux raisons: 1° Parce qu'elle ne pouvait pas l'être, et 2° parce que l'administration de la Compagnie Interocéanique du Canal de Panama n'y a jamais pensé.

Nous ne pouvons que confirmer les informations et les conclusions de l'honorable Directeur de la *Cote européenne*.

La Compagnie du Canal interocéanique n'a pas hypothéqué, *ne peut pas hypothéquer une seule* des 68,534 actions (et non 68,521) qu'elle possède, du chemin de fer Colon-Panama, attendu que ces actions sont, concurremment avec l'actif de la Compagnie, les constructions édifiées sur l'Isthme, les terrains achetés ou concédés par le Gouvernement colombien, l'immense matériel en fonction, et toutes les valeurs en la possession de la Société, le gage des divers emprunts.

La persistance avec laquelle les adversaires de l'entreprise lancent les *mêmes fausses nouvelles*, toujours démenties, et toujours reproduites, nous a conduit à en finir, cette fois, à l'aide de documents, avec cette manœuvre spéciale.

Les actionnaires et les obligataires n'oublieront donc pas que l'hypothèque des actions du chemin de fer de Colon-Panama est simplement *impossible*.

Cette constatation est importante, parce que le chemin de fer a évidemment une très grande valeur dans l'ensemble des gages formant la garantie des obligataires.

Nous terminerons par une citation qui indique l'origine de la fausse nouvelle. C'est dans l'un des journaux américains bien connus par leurs attaques de toutes sortes contre les actionnaires français du Canal de Panama que la fausse nouvelle a été lancée. Et voici, textuellement, la rectification publiée :

Dans l'entrevue avec le colonel Ward, publiée ce matin, le colonel est cité comme ayant dit que les maisons de MM. J. et W. Seligman, Winslow Lanier et Cie, et Drexel Morgan et Cie avaient avancé 10,000,000 de dollars (50 millions de francs) au Canal de Panama, prenant comme garantie 7,000,000 de dollars (35 millions de francs) en actions du chemin de fer.

Renseignements pris aux bureaux mêmes des trois maisons susnommées, il est résulté la *négation positive* d'un prêt quelconque.

M. Seligman aîné a déclaré qu'il ne savait pas que lui ou sa maison eût fait un tel prêt, et qu'il croyait qu'il aurait dû le savoir si ce prêt avait été fait ; que c'était pour lui une nouvelle lue dans les journaux.

Chez MM. Drexel Morgan and C° on a dit : « Il n'y a rien de vrai là-dedans. »

Chez MM. Winslow Lanier et Cie, on 'a dit avec concision : « Tout des bêtises. » (*it's all bosh*).

Il va sans dire que ceux qui, en France, avaient publié la *fausse nouvelle*, se sont bien gardé de la démentir.

LES TRAVAUX

Les rapports sur la marche des travaux pendant le mois de Mai 1887 contiennent les renseignements que nous résumons ci-dessous :

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *Comte-de-Lesseps*, entrée dans la Dérivation du Chagres vers le 15 mai, a été mise au creusement en allant vers Colon. Elle se trouvait à la fin du mois au kil. 4.320.

Entreprise *Jacob*, — L'approfondissement du chenal conduisant au wharf construit par la *Société de Travaux publics* a été continué dans le port de Folk's River par la drague A 1. — La drague D 4

poursuit l'attaque du Mindi, du côté de Colon : elle a avancé de 120 mètres, à la profondeur de 4 mètres et avec un papillonnage de 32 mètres. — La drague E 1 est restée en réparation. — A partir du 16 mai, la drague E 3, ayant achevé des réparations à sa chaudière, a repris l'attaque du Mindi, du côté de Gatun. — Les travaux de dérasement des buttes du Mindi, sur l'axe du Canal, n'avaient pas donné, pendant le mois, « des résultats en rapport « avec le matériel énorme qui y est accumulé. » — Au Bassin de radoub, le scellement des appareils de manœuvre des portes et la pose de deux clapets de remplissage étaient terminés. Dès l'installation des pompes d'épuisement, le Bassin devait être livré aux entreprises.

Gatun

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *N. Appleton* a travaillé à la Dérivation du Chagres entre Gatun et Palo Horqueta. — La drague *M. A. Slaven* a continué l'approfondissement du Canal à la cote 7.50 entre les kil. 10 et 13. — Malgré une réparation à sa chaîne de godets ayant entraîné un arrêt assez long, la drague *H. B. Slaven* a avancé de 180 mètres dans la Dérivation du Chagres entre Gatun et la mer. — La drague *City of New-York* travaillait à l'avancement dans l'axe du Canal, au kil. 17.200. « Cet « appareil, remarque le rapport, qui se trouve dans « les terrains élevés à plus de 6 mètres au-dessus « du niveau de la mer, éprouve d'assez grandes « difficultés qui sont encore augmentées par le « manque d'hommes sur les cavaliers pour assurer « l'écoulement des déblais. » — Dans des conditions analogues de travail, la drague *City of Paris*, placée au kil. 18 de l'axe du Canal, a avancé de 40 mètres. — La drague *J. Dingler* approfondissait le Canal entre les kil. 12 et 15.

Entreprise *Jacob*. — Un deuxième treuil à vapeur était en installation au chantier de la Butte de la Dynamite. Le rapport signale que l'entrepreneur devrait attaquer l'obstacle des deux côtés, « en « utilisant deux dragues de 60 chevaux qui res- « tent inutilisées dans le port de Folk's River ». — Trente wagonnets Decauville et un kilomètre de voie sont rendus à pied-d'œuvre pour la Dérivation entre Dos Hermanos et Pena Blanca.

Bohio-Soldado

Plusieurs chantiers au gros matériel ont été arrêtés, à diverses reprises, par les pluies et les crues. Sur d'autres qui, par leur situation, n'ont pas souffert, la marche des travaux a été normale. Une drague de 60 chevaux était attendue pour accélérer le creusement de l'axe du Canal par l'entreprise Artigue et Sonderegger, dès que l'état des eaux permettrait de remorquer cet engin jusqu'à Bohio.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Le rapport constate déjà les effets de la saison pluvieuse commencée dès la fin de mai. « Tous « les chantiers, est-il dit, ont été inondés pendant « les journées du 29 et du 30 ; actuellement, les « eaux sont très hautes et le terrain est en certains « endroits complètement impraticable. » — Plusieurs nouveaux chantiers ont été installés dans le courant du mois entre les kil. 27 et 29 du Canal. L'excavateur en fonctionnement au kil. 31.500 a dû arrêter son travail, « à cause des pluies continuelles ».

A la Dérivation de l'Obispo (rive droite) entre les kil 26 et 29, de nombreuses décharges ont été nouvellement établies. Dans la partie de la Dérivation comprise entre les kil. 33 et 35, la section du lit artificiel a atteint les dimensions définitives sur un tiers environ de la longueur.

La construction du matériel d'excavation se poursuit dans les conditions suivantes, relatées par l'ingénieur chef de la division :

La drague n° 3 (du kil. 29) est actuellement prête à marcher et va être mise en service.

La drague n° 4 est prête pour le lancement ; cette opération n'a été retardée que par suite d'un léger tassement d'une des glissières.

L'arrière de la coque d'une troisième drague est en grande partie monté et on est en train de poser les chaudières de la machine.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les travaux ont été entravés dans les parties basses de certains chantiers par « les fortes pluies qui ont « provoqué des crues continuelles ». De nouvelles attaques au gros matériel ont été commencées sur le Canal. — La Dérivation (rive droite) a donné un rendement supérieur de moitié à celui d'avril. Le résultat aurait été encore plus satisfaisant « sans « l'inondation des parties basses de la Dérivation « qui, dit l'ingénieur, a obligé les ouvriers à sus- « pendre momentanément le travail sur ces « points ».

Une coque de drague était commencée et l'entreprise terminait la cale de montage.

Gorgona

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Sur les chantiers du Canal entre les kilom. 37,440 et 38,700, on a pu travailler activement avec les wagonnets et les brouettes. — A la Petite Boucle, différentes crues du Chagres ont gêné les opérations. — A la Grande Boucle, on n'a pu travailler qu'au gros matériel.

Un nouveau chantier, sur le côté de Panama, a été installé à la Dérivation du Chagres (rive gauche). « Tout fait espérer, signale le rapport, que cette « Dérivation sera vite achevée ».

L'entreprise a terminé en mai la construction de 6 baraquements d'ouvriers et de 2 maisons. Elle a, en outre, commencé le montage de la coque d'une troisième drague.

Matachin

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — L'ensemble des travaux sur les chantiers du Canal

proprement dit a donné, en mai, des résultats inférieurs à ceux du mois précédent ; sur les Dérivations le rendement a été sensiblement le même. Le rapport attribue cette situation « au mauvais temps, « au non emploi de tout le matériel, au manque « d'ouvriers et au changement trop fréquent des « tâcherons ».

Obispo

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions.* — Sur les chantiers de Santa Cruz, les pluies et les crues ont ralenti le travail.

Le rapport déclare satisfaisante la production des ouvriers libériens employés sur ce point et fait remarquer que trois excavateurs inutilisés par l'entreprise pourraient rendre des services sur d'autres chantiers. — Du kil. 45 au kil. 45.850, on a pu réaliser une excavation double de celle obtenue en avril, quoique les eaux aient envahi les chantiers pendant près de quinze jours. Sur le côté gauche du canal, le chemin de fer Decauville de la cote 30 doit aboutir à la base du barrage de Gamboa et concourir avec ceux des cotes 40 et 45 à la construction du massif à élever entre les Cerros Obispo et Santa Cruz pour fermer la vallée du Chagres. — Les travaux sur les divers chantiers du kil. 45.850 au kil. 48.655 n'ont pas pu prendre une grande importance, car l'installation des diverses cunettes à la cote 25 a occupé beaucoup de temps et les inondations survenues à diverses reprises ont causé des arrêts forcés. Ces lenteurs auraient pu être de beaucoup atténuées, d'après le rapport, « si l'en« treprise avait songé à installer les pompes d'épui« sement nécessaires sur le bord desdites cunettes, « et si elle avait fait les travaux préliminaires pour « écouler les eaux dans les étangs voisins. » Un grand effort a été réalisé au kil. 46.200 pour percer l'étage de la cote 50 : la communication est désormais établie entre les cotes 45 des deux versants. Le rapport dit à ce sujet :

Ce résultat est important, car il permet du même coup l'installation à la cote 45 du grand matériel sur le versant nord comme sur le versant sud. Les perforatrices et les grues aidant, un grand progrès pourra être obtenu lorsqu'on aura rasé tout le faîte de la cote 45.

La cunette entre les kil. 46.500 et 46.750, aux abords de laquelle sont établies trois grues, à été inondée. — La cunette du chantier Longueval a produit un rendement satisfaisant, les dispositions ayant été prises pour assurer aux eaux un prompt écoulement. C'est à cette cunette que travaillent les Chinois récemment arrivés dans l'isthme. Aux termes du rapport, ces ouvriers « paraissent robustes « et semblent produire un bon travail. » — Au kil. 47.500, sur le côté droit, une perforatrice enlève ce qui subsiste encore de la banquette à la cote 34. — Pour l'installation de la bâche à établir au kil. 48.500, on a descendu le cylindre central à 5 mètres de profondeur, soit à la cote 34 ; il sera probablement nécessaire d'atteindre la cote 30 pour avoir l'assise solide voulue. Les deux petits cylindres ont été descendus aux cotes 35 et 37.400 respectivement, soit l'un à 7 mètres et l'autre à 4 m. 60 de profondeur.

Les travaux de construction de baraquements et de maisons d'employés sont à peu près arrivés à leur terme. Les entrepreneurs ont maintenant 200 baraques environ qui permettent de loger 5 ou 6,000 ouvriers.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions.* — Au chantier des petites Chutes, les trois attaques des cotes 41, 44, 45, 46 et 47 exploitées au Decauville ont fonctionné sans interruption. L'attaque au gros matériel aux cotes 44, 45 et 46 a donné de faibles résultats « à cause des pluies et « de l'inondation des fouilles qui ont obligé le « matériel à l'inaction. » — Sur le chantier de la Cunette, les travaux d'excavation « ont été inter« rompus chaque jour par les pluies. » — Deux attaques aux cotes 53, 55, 58 et 63 sont exploitées sur le chantier du Cerro, desservi par 3 locomotives, 172 wagons en fer, 18 wagons en bois et 10 wagonnets Decauville. Une crue subite de l'Obispo, le 28 mai, a démontré la nécessité de prendre les mesures voulues pour faciliter l'écoulement des eaux. — Au chantier du Lirio, 3 excavateurs ont fonctionné sur 6 à la disposition des entrepreneurs. Ces engins doivent être remplacés par des grues.

En conclusion, l'ingénieur rappelle que la question essentielle pour les entrepreneurs « qui ont « en ce moment pour objectif de compléter leurs « installations grandioses et destinées à donner « d'excellents résultats, est de parer au plus tôt à « la pénurie de travailleurs. »

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie*. — En constatant la progression réalisée sur les chantiers pendant le mois de mai, l'ingénieur chef de la division signale l'arrivée de la saison pluvieuse et les opérations de défense ou de préparation exécutées en prévision des eaux. Il ajoute :

Le blindage des puits foncés pour l'attaque auxiliaire résiste bien, les terres rencontrées consistant en argile grise de plus en plus dure avec la profondeur atteinte.

Deux excavateurs sont arrivés pour prolonger, sur toute la longueur du Canal, la cunette déjà ouverte à la cote 85. La largeur de cette cunette, côté Colon, est déjà suffisante pour permettre d'y installer prochainement un excavateur en fouille qui ouvrira ainsi la Culebra à la cote 75 dès aujourd'hui.

Pour la Déviation du *Panama Rail Road*, cinq ouvrages d'art, — les plus importants, — sont considérés comme terminés. Les approvisionnements sont à pied-d'œuvre pour ceux qui restent à exécuter.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Les travaux ont eu à souffrir des pluies, « l'installation et « l'organisation des chantiers laissant, en général, « à désirer sous le rapport des précautions

« prises. » Le rapport relate les incidents suivants :

A la fin du mois, quelques fortes averses avaient tellement détrempé le sol, que beaucoup des voies de transport conduisant aux décharges n'étaient que difficilement praticables pour le gros matériel. A l'aval du kil. 59.500, les chantiers ont été inondés par les eaux du Rio Grande et du Pedro Miguel. Entre les kil. 60 et 60.800, un excavateur, une locomotive et qnantité de wagons ont été immobilisés pendant plusieurs jours.

Des préparatifs ont été faits par l'entreprise pour mettre prochainement en marche un nouvel excavateur entre les kil. 58 et 58.500 du Canal. Les voies étaient posées et l'on s'occupait de l'aménagement des eaux d'alimentation.

On a achevé, dans toute l'étendue de la section de Corozal, le dessouchement de l'emprise du premier chenal à ouvrir.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La drague A 3 a terminé l'élargissement à 100 mètres du Canal entre les kil. 72.560 et 72.460 ; du kil. 72.460 à La Boca, elle a continué son travail ordinaire d'élargissement et d'approfondissement d'après le profil-type. Le fonctionnement de cet appareil a été gêné par « de fréquentes réparations « et l'impossibilité, durant deux jours, d'accoster « avec les clapets, à cause du mauvais état de la « mer ».

La drague A 2 a avancé de 200 mètres dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal creusé devant elle par la drague D 14. Le mauvais état de l'élinde du premier de ces engins ne permettant pas d'atteindre uniformément les fonds de 6 m. 50 et 7 mètres, il sera prochainement ramené à La Boca pour les réparations et changements nécessaires. — La drague D 18 a ouvert sa première passe de 56 mètres de longueur jusqu'au kil. 70.340. — La drague D 15, marchant à la rencontre de la précédente, a creusé sur 90 mètres un premier chenal de 40 mètres de largeur sur 4 à 5 mètres de profondeur. A la fin de mai, le front d'attaque était au kil. 68.740. — La drague D 16 a creusé au kil. 66.700, passage du Rio-Grande, vers l'amont et vers l'aval, une amorce d'une vingtaine de mètres sur l'axe du premier chenal à ouvrir. Cette drague a été arrêtée le 15 mai pour modifier l'installation des flotteurs soutenant les tuyaux pour l'écoulement des déblais.

On a terminé l'installation de la drague D 17 et fait quelques essais, « qui ont paru satisfaisants, » du transport des déblais par pompe centrifuge et long couloir.

LE CANAL JUGÉ EN AMÉRIQUE

Nous trouvons dans *le Dacquois*, sous la signature d'un ancien rédacteur du *Trait-d'Union* de la Nouvelle-Orléans, un article dont nous ne voudrions pas retrancher une ligne.

Maintenant que la souscription aux obligations du Canal de Panama est bien close, on ne pourra nous taxer de partialité en parlant de l'œuvre colossale de M. de Lesseps, et c'est ce qui nous engage à l'envisager, au point de vue de la transformation matérielle et morale qu'elle va amener dans les rapports de l'Europe avec les côtes des Amériques occidentales et une partie de l'Océanie.

Jusqu'à présent, les transactions entre le Chili, le Pérou, le Centre-Amérique, la Californie, l'Orégon, etc., et l'Europe se font généralement par des navires à voiles, doublant le cap Horn, qui mettent de 4 à 6 mois de traversée, tant à l'aller qu'au retour, sans compter les jours de planche, pour opérer leur chargement. C'est donc en somme une moyenne de 12 à 14 mois qu'il faut à un voilier pour accomplir un voyage dans les mers du Sud. Autrefois, lorsque les frets étaient élevés, l'armateur d'un voilier retirait un bénéfice d'un pareil voyage ; mais aujourd'hui que le taux des frets a baissé en raison de l'augmentation de la production et par contre de l'avilissement général du prix des marchandises au lieu de lest, ces voyages, par leur longueur, sont une cause de ruine, et c'est pour cela que nous ne voyons presque plus de navires à voiles dans nos ports autrefois si animés par eux. Les quelques lignes de steamers qui partent d'Angleterre et de France pour les mers du Sud, arrivent à grand-peine à couvrir leurs frais, et cela se comprend lorsqu'on sait qu'ils sont obligés, sur leur route, de s'approvisionner de charbon et que les escales qu'ils font à la Plata leur coûtent temps et argent, et les frais de ces steamers sont énormes. Dès que le Canal de Panama sera ouvert, tout cela changera comme par enchantement, car les navires ne prendront plus la ligne du cap Horn, si longue, si pénible et si dispendieuse. De nombreuses compagnies de bateaux à vapeur se créeront, et augmenteront le trafic entre la France, l'Angleterre et ces pays aujourd'hui si lointains. L'on verra l'émigration se porter sur ces rives si fertiles et si riches en mines de toutes sortes, et un grand courant d'intérêt et d'affection s'établira promptement entre la vieille Europe et ces jeunes contrées qui n'attendent que des bras vigoureux pour donner aux hommes de toutes les nations leurs innombrables produits à bon marché.

Les Etats-Unis orientaux et du Golfe du Mexique bénéficieront dans une large mesure de l'œuvre de M. de Lesseps. Ce qui se passe depuis 20 ans entre l'Europe, l'Inde et l'Extrême-Orient, grâce au canal de Suez, est une garantie absolue de l'immense succès qu'aura le canal de Panama. Et l'on peut affirmer que, dans un temps peu éloigné, l'importance du canal américain sera bien plus grande que celle de Suez, par la bonne raison que l'émigration européenne ne se portera jamais dans l'Inde, alors qu'un courant irrésistible et logique la portera dans ces pays merveilleux où les bras manquent pour extraire de cette terre bénie les richesses incalculables qu'elle renferme dans ses flancs. Ce sera une gloire éternelle pour notre pays d'avoir doté le monde de ces deux merveilles : Suez et Panama.

M. de Lesseps a eu et a encore des détracteurs ; mais qui donc n'en a pas ? Quel est l'homme de notre siècle qui aurait pu mener à bien de pareils travaux ? Il fallait que celui qui avait percé l'isthme de Suez prît en mains le percement de l'isthme de Panama pour que la chose se fît ; le passé répondait de l'avenir. On peut le dire hardiment : sans M. de

Lesseps, le Canal de Panama serait encore à l'état de rêve. Il y a plus de 30 ans qu'on parle de l'ouverture de l'isthme américain ; mais d'où et comment devait partir le signal? Par l'autorité incontestée de son grand nom, M. de Lesseps seul pouvait tenter une expérience pareille. Il n'a considéré que l'éclat que donnerait au nom français la réussite de cette entreprise herculéenne, et il n'a pas hésité à crier à ses compatriotes : En avant !

Et le monde étonné a vu les capitaux français accourir à la voix de son plus illustre enfant pour accomplir une œuvre dont le monde entier profitera ! Voilà le gigantesque travail fait par la France révolutionnaire !

M. Ferdinand de Lesseps a plus fait avec Suez et Panama pour la fraternité des peuples que tous les écrivains révolutionnaires de la terre !

Les générations passeront, mais jamais le nom de la France et celui de M. de Lesseps ne s'éteindront. Suez et Panama seront là pour dire : Voyez, nous sommes la preuve éternelle de ce que peut le génie humain quand il veut asservir et refaire la nature suivant ses besoins.

CRISTIAN BOYÉ
(de l'ex-*Trait-d'Union,* organe franco-louisianais).

MONUMENT A BOLIVAR

D'après des informations reçues par le *Temps*, les républiques de Vénézuela, de la Colombie, de l'Equateur, du Pérou et de la Bolivie se proposeraient de faire ériger, à Panama, un monument à la mémoire du « Libérateur ».

Le monument aurait 18 mètres de hauteur et Bolivar serait représenté debout.

INSCRIPTIONS A LA COTE OFFICIELLE

La Chambre syndicale des Agents de change a publié les avis suivants :

Parts de Fondateur.

A partir du mardi 16 août présent mois, les parts de fondateur de la Compagnie universelle du Canal interocéanique (Panama) seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

900 parts divisées en dixièmes, soit, au total, 9,000 titres de parts de fondateurs portant les n°s 1 à 9,000, donnant droit à 1/9000e dans les 15 0/0 attribués sur les produits nets ou bénéfices de l'entreprise aux fondateurs ou bénéficiaires dans l'art. 7 des statuts.

Jouissance courante : 3 mars 1881.

Obligations nouvelles (2e *série*).

A partir de demain 25 août présent mois, les obligations nouvelles (2e série), émises par la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

258,887 obligations au porteur, numéros 1 à 258,887, émises à 440 fr., remboursables à 1,000 francs, en quarante-huit années, par tirages au sort ayant lieu tous les deux mois, les 15 septembre, 15 novembre, 15 janvier, 15 mars, 15 mai et 15 juillet. Le premier tirage aura lieu, par exception, le 30 septembre 1887.

Intérêt annuel : 30 fr., payables par trimestre, les 15 mars, 15 juin, 15 septembre et 15 décembre de chaque année.

Ces obligations seront inscrites à la cote officielle sous trois rubriques distinctes, affectées :

La première, aux obligations entièrement libérées (titres définitifs), jouissance 15 septembre 1887 ;

La deuxième, aux obligations entièrement libérées (titres provisoires), jouissance 15 septembre 1888 ;

La troisième, aux obligations libérées de 100 francs (titres provisoires), jouissance du 6 août 1887.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 16 *au* 27 *Août* 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 685. — Sur un coupon n° 4 (échéance du 15 août 1887), d'obligation nouvelle (1re série) au porteur, n° 85,803.

Opp. 686. — Sur une obligation nouvelle provisoire (2e série) au porteur, non libérée, n° 28,800.

Opp. 687. — Sur 5 actions au porteur numéros 528,236 à 528,240 ; une obligation 5 0/0 au porteur n° 7,640 et deux obligations nouvelles (1re série) au porteur, n°s 140,713 et 140,714.

MAINLEVÉES

Opp. 567. — Sur un coupon n° 13 (Echéance du 1er juillet 1887), d'action au porteur n° 302,491.

Opp. 675. — Mainlevée partielle sur un coupon n° 13 (Echéance du 1er juillet 1887), d'action au porteur n° 501,109.

Opp. 661. — Sur 16 actions au porteur, n°s 51,336, 210,548 à 210,554, 487,442, 525,855 et 546,585 à 546,590.

Erratum. — Opp. 675. — Lire 501,103 au lieu de 501,113.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Nous croyons devoir signaler que M. Blanc, photographe, à la suite d'un nouveau séjour dans l'Isthme, a recueilli une seconde série de vues, prises le long du Canal, sur toute la ligne, entre Colon et Panama.

Cette intéressante collection, terminée au mois de mai 1887, — et dont une partie a été exposée le jour de l'Assemblée générale des actionnaires dans le local de leur réunion, — est la reproduction la plus saisissante de l'état des travaux, des divers types d'appareils en fonctionnement, de l'aspect des chantiers et des stations, etc., etc.

Les photographies sont en vente chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46, à Paris.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 16 AU 31 AOUT 1887

DATES — Août	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
		AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouiss. 1er avril	1re SÉRIE Jouiss. 15 aout 1887	TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	100 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
16	2425 2412.50 2425 2420 2425 2412.50 2406.25	360 361.25 362.50	en liq.: 361 25 au 31 : 360	312 313	202	253	438			
17	2425 2400 2410 2425	362.50 361.25 360 362 50	en liq. : ... au 31 : 360	314 315	202 202.50 203 203.75 204 205	254 255	438 436			
18	2425 2450 2500	362 50 361.25 362 50 363.75 365	en liq. : .. au 31 : 362.50	315 320 315	205	255 254 75 254 253.50 253	436 437.50 436.50 436			
19	2500	365 366 25 367.50 368.75 366.25 365	en liq. : . au 31 : 365	320 318.75 318	205	253 254	437.50 436 437.50			
20	2520	362.50 363 75 365	en liq. . . au 15 365	318 318.50 318.75 319	205	254	436 437.50 437 438			
22	2500	365 362.50 365	en liq. : ... au 31, 365	320 321.25 325 320	204 203 204	255 254 50 255 254 50 254 254.50 255	437.50 438 438.75 444			
23	2505 2500 2490	365 366.25 367.50 368 75 370 367.50	en liq. : . au 31, 366 25	320 318 316 318	205 206 210 206 205	255 254.50	438 440 441 442 443			
24	2500 2520 2500	370 368.75 370	en liq. : . au 31, 368 75	325 327 330 325	210	254.50 255	440.25 442 443			
25	2500	370 368.75 370	en liq. . . . au 15, 370	327 327.50 328 330	210 210 50 212 210 211	255 256	443 444	443 440	•	442.50 442 442.50
26	2500 2450	370 371.25	en liq. : ... au 31, 368.75	328 325	210 206 210 208 208.50	258 260 262 265 267 266 265 263 260	443 445	440 441 439	•	442.50
27	2450 2500 2520 2525 2542.50 2540 2542.50	370 371.25	en liq. : ... au 31, 368.75	325 322	210 209 208.50 209 50	259 260 259 259.50 258 257 258 259	443	438 440 441	425 420	442.50
29	2542.50	370 371 25	en liq. : ... au 31, 370	323	210 211 210 210 50 211	259.50 258	444 443 50 443	440 439.75 440	420	441.50
30	2500	370 368.75 367 50 366.25	en liq. : ... au 31, 367.50	324.75 325 328.50	207.75 209.50	259.50 269 259	443 443.25 443	440 441 441.50 442 442.50	420 418 416 415	440 439
31	2500 2475	369.75 367 50 366.25 365	en liq. : ... au 31, 367.50	325 323	209 209.75 210 210.50 211	259 259.25 260	443 442 441.50	442 442.50 443 444	418	440 441

8e Année. — Numéro 194. Vendredi 16 Septembre 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS DE 500 FR. 4 0/0

CINQUIÈME TIRAGE. — 15 SEPTEMBRE 1887
878 OBLIGATIONS

Le cinquième tirage des Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 15 septembre 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 878 Obligations, dont 453 de la 1re série (nos 1 à 387,387) et 425 de la 2e série (nos 387,388 à 750,000), comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

PREMIÈRE SÉRIE				DEUXIÈME SÉRIE			
12.051	à	12.100	50	560.201	à	560.250	50
85.951	à	86.000	50	565.751	à	565.800	50
120.101	à	120.150	50	592.301	à	592.350	50
212.051	à	212.100	50	602.301	à	602.350	50
216.151	à	216.200	50	621.201	à	621.250	50
349.251	à	349.253	3	644.601	à	644.625	25
351.501	à	351.550	50	692.851	à	692.900	50
362.351	à	362.400	50	716.701	à	716.750	50
370.801	à	370.850	50	722.051	à	722.100	50
385.501	à	385.550	50				425
			453				

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 1er octobre 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

Numéros des titres sortis aux tirages précédents et non présentés au remboursement.

2.206 — 67.210 — 67.211 — 67.233 à 67.238 — 138.601 à 138.613 — 197.012 à 197.014 — 197.042 — 197.043 — 251.375 — 300.376 — 300.377 — 363.139 à 363.142 — 363.145 à 363.147 — 387.452 à 387.453 — 387.455 à 387.459 — 405.863 à 405.865.

Payement du sixième coupon.

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 6 (de 10 francs), échéant le 1er octobre 1887, sera payé, à partir du samedi 1er octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 9 fr. 70, impôt déduit, par obligation nominative, et de 9 fr. 429, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 3 0/0

Sixième tirage.

Le sixième tirage des obligations 3 0/0 aura lieu le vendredi 30 septembre prochain, à une heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1164 obligations, qui seront remboursables à dater du 15 octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du 6e coupon

Les porteurs d'obligations 3 0/0 de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 6 (de 7 fr. 50) échéant le 15 octobre 1887, sera payé, à partir du samedi 15 octobre 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 7 fr. 055, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Premier Tirage.

Le premier tirage des Obligations nouvelles (2e série) aura lieu le vendredi 30 septembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 octobre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Les porteurs d'obligations nouvelles (2e série), libérées de 100 fr., dont les titres sortiront au tirage du 30 septembre, recevront, outre les intérêts acquis, 1,000 fr. par obligation sortie, sous déduction de la somme de 340 fr. non appelée et non versée.

Les porteurs d'obligations nouvelles (2e série) provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 fr. par obligation, sous déduction de 21 fr. 92 pour intérêts du 15 octobre 1887 au 15 septembre 1888, à restituer à la Compagnie.

Les obligations nouvelles (2e série) titres définitifs qui sortiront au tirage seront remboursées à 1,000 francs chacune, plus les intérêts acquis.

Le Conseil d'administration, en vue de favoriser le plus grand nombre possible de porteurs des Obligations nouvelles (2e série), a décidé que le tirage public de ces titres se fera par unités, c'est-à-dire que les 1,000 obligations à sortir de la roue seront extraites une à une.

Un certain nombre d'obligataires nous demandent dans quelles conditions s'opère le tirage des *obligations nouvelles* (2e série).

Les obligations du dernier emprunt qui n'ont pas été attribuées étant restées dans les caisses de la Compagnie, les tirages ont lieu sur 500,000 numéros d'obligations, et lorsque le tirage amène des numéros compris entre 258,887, — chiffre des obligations attribuées, — et 500,000, l'amortissement des numéros des obligations non attribuées ne constitue aucune charge pour la Compagnie.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Septième Tirage.

Le septième tirage des obligations nouvelles (1re série) aura lieu le samedi 15 octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 1,004 obligations qui seront remboursables à dater du 15 novembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

LE CUBE D'AOUT.

Une dépêche de Panama fait connaître à l'Administration de la Compagnie que le cube d'août a atteint *un million cinquante-deux mille* mètres cubes.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 26 août, par le paquebot « Canada »
M. le Docteur LACROISADE, médecin.
M. ZALEWSKI, agent du personnel technique.
De Saint-Nazaire, le 10 septembre, par le paquebot « Amérique »
M. le Docteur LARBOURET, médecin.

LES TRAVAUX

Nous résumons ci-après les rapports parvenus à l'administration de la Compagnie sur la marche des travaux dans l'Isthme pendant le mois de juin 1887.

Christophe-Colomb

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — La drague *Comte de Lesseps* a continué son travail dans la Dérivation du Chagres de Gatun à la mer. Avancement obtenu : 620 mètres, avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur moyenne de 4 mètres.

Entreprise *Jacob.* — Après des réparations qui ont duré jusqu'au 14 juin, la drague A 1 a été mise en travail.

Aux buttes du Mindi, côté Colon, la drague D 1 a avancé de 80 mètres, du kilom. 4,720 au kilom. 4,800, sur un papillonnage moyen de 35 mètres et une profondeur de 4 mètres au-dessous du plan

d'eau. — L'attaque du côté de Gatun a été poursuivie par la drague E3, laquelle a réalisé un avancement de 65 mètres avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur de 4 mètres au-dessous du plan d'eau. — La drague E1, réparée, a été mise dans le port de Folk's River, à l'emplacement miné pour enlever les produits désagrégés. Une rupture de l'élinde a forcé la drague à entrer de nouveau en réparation.

Les abords du bassin de radoub ont été en grande partie nivelés dans le mois. La machine et les tuyaux sont arrivés sur le chantier le 27 juin.

Gatun.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *N. Appleton* a travaillé au long couloir dans la Dérivation de Gatuncillo. Elle a avancé de 60 mètres, entre les kil. 5.390 et 5.450, avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur moyenne de 3 m. 50 cent. — Jusqu'au 14 juin, la drague *M. A. Slaven* a continué l'approfondissement à la cote —7, entre les kil. 9 et 12. Cet appareil a été remis à l'atelier des entrepreneurs pour subir certaines réparations et transformations avant d'être remorqué dans le Haut-Chagres, où il doit attaquer la boucle de Vamos-Vamos en allant à la rencontre de la drague *City of Paris*. — Dans la Dérivation de Gatun à la mer, la drague *H. B. Slaven* a avancé de 800 mètres avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur de 3 m. 50 cent. au-dessous du plan d'eau. — En juin, comme en mai, « le manque d'hommes en « nombre suffisant sur les cavaliers pour assurer « l'écoulement des produits dragués », a gêné les opérations de la drague *City of New-York*. — Les conditions difficiles de travail dans lesquelles se trouvait la drague *City of Paris* ont amené les entrepreneurs à modifier de la façon suivante, relatée par le rapport, les procédés d'extraction :

La *Dredging Company*, par suite du manque d'hommes sur les cavaliers pour assurer l'écoulement des déblais au dehors, a préféré construire un barrage en arrière de la drague et élever, au moyen des pompes, le niveau du bassin ainsi formé assez haut pour permettre à la drague de creuser le Canal, sur toute la longueur de la boucle de Vamos-Vamos sans aucune difficulté. De sorte que la dépense qu'elle était obligée de faire pour franchir ce mauvais pas, quoique un peu supérieure à celle du décapement, facilitera l'exécution de plus de 2 millions de mètres cubes de déblais. La résolution de la *Dredging Company* sera très avantageuse aux travaux, en ce sens que l'ouverture du Canal jusqu'à Pena Blanca pourra être achevée beaucoup plus vite. Vers la fin du mois, le barrage a été complètement terminé.

La drague *J. Dingler* a continué de travailler en approfondissement dans l'axe du Canal, entre les kil. 16 et 16.810. Malgré une interruption de travail pour réparations à la chaîne des godets et à la machine, l'appareil a donné des résultats très satisfaisants.

Entreprise *Jacob*. — Le chantier de la Dynamite ayant été inondé, l'entrepreneur s'est décidé à abandonner l'exploitation au Decauville. Une drague de 60 chevaux était en route de Gatun pour reprendre le travail. — Tout le matériel demandé par l'entreprise pour le chantier de Dos Hermanos (Dérivation du Chagres, rive droite, entre les kil. 16 et 22) est livré. Les travaux de cette Dérivation sont poursuivis régulièrement.

Bohio Soldado

Les pluies continuelles et des crues consécutives ont ralenti les travaux dans les parties basses de cette section du Canal et des Dérivations. « La plu« part des chantiers ont été inondés à plusieurs « reprises, dit le rapport, et les voies de décharge « submergées. » Les opérations n'ont, toutefois, pas été interrompues sur les chantiers de l'axe du Canal (entreprise Artigue et Sonderegger) situés au-dessus de la cote $+6$, et sur quatre chantiers de la Dérivation du Chagres (rive droite) entre les kil. 23 et 26.

Pour éviter les effets des crues, le chantier de montage d'une drague de 180 chevaux a été transporté sur le plateau de Bohio, d'où, à l'aide d'un plan incliné aboutissant à l'ancienne fouille, le lançage de l'engin pourra s'effectuer avec toute sécurité.

Le rapport de l'ingénieur sur les opérations en cours dans la première division, conclut par les observations générales suivantes :

Malgré les pluies presque continuelles et six crues consécutives, qui ont réduit la production des chantiers à sec, le cube du mois de juin dépasse sensiblement celui du mois de mai.

Les mesures que prend en ce moment la *Dredging Company* prouvent qu'elle a l'intention de mener la besogne activement, et les dispositions exécutées par elle pour assurer l'ouverture du Canal à travers la boucle de Vamos-Vamos sont tout à fait bien comprises. D'un autre côté, si elle envoie à Pena Blanca deux de ses dragues, comme cela était convenu, pour attaquer avec une la boucle de Vamos-Vamos, en allant à la rencontre de la drague *City of Paris*, et avec l'autre la boucle de Bohio, on pourra bientôt aller de Colon à Buena-Vista par le Canal.

Quant aux chantiers à sec de notre division, la diminution de leur production pendant la saison pluvieuse ne pourra avoir aucune influence sur la date de l'achèvement du Canal. Toutes les parties basses de l'entreprise Artigue et Sonderegger, dans lesquelles les chantiers à sec ne peuvent être exploités dans la saison pluvieuse, vont être attaquées bientôt par les dragues qui, à bref délai, pourront s'ouvrir leur chemin dans ces terrains sablonneux. Le travail de la butte rocheuse n'est que peu gêné par les pluies, car elle se trouve au-dessus des plus fortes crues, et les pluies ne dérangent en rien les installations faites sur le terrain rocheux.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les crues ont inondé les chantiers du Canal à plusieurs reprises et « ont beaucoup retardé la marche des travaux. » Plusieurs chantiers ont été ouverts du kil. 27 au kil. 29; celui du kil. 28,900 a été suspendu « à cause de l'imminence de la mise

« en marche des dragues. » — A la Dérivation de l'Obispo (rive droite) entre les kil. 26 et 27, le rendement n'a pas été affecté par les crues. Le chantier du kil. 33 au kil. 35 a été inondé plusieurs fois. — La drague n° 4 a été lancée au commencement du mois. On hâtait les installations intérieures de cet appareil, ainsi que le montage de deux autres dragues.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Sur les chantiers du Canal, des pertes de temps considérables ont été occasionnées « par la mau- « vaise installation des voies et par l'inondation « complète résultant des crues continuelles » dit le rapport. — On a commencé, dans le mois, les travaux de la Dérivation du Chagres (rive gauche) dont les chantiers étaient en organisation.

Gorgona.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — On a travaillé au petit matériel dans les chantiers de Juan-Grande, au jet de pelle à la Petite-Boucle, et au moyen de wagons de 6 mètres chargés à bras à la Grande-Boucle. — Par suite de la crue, les travaux ont dû être suspendus sur le chantier compris entre les kilomètres 38,800 et 39,280. Une cunette était en cours d'établissement à l'extrémité du tracé du Canal. — En juin, l'entreprise a achevé la construction de 7 baraquements d'ouvriers, de 7 maisons de divers types et de 6 ranchos. — L'ingénieur constate que « la « drague lancée en avril pourra être terminée dans « un mois ; une deuxième drague est prête à être « lancée, et la coque d'une troisième est presque « terminée. »

Matachin.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Une nouvelle attaque a été installée entre les cotes 13 et 14, sur les chantiers du kilomètre 42 au kilomètre 43. Le rapport signale que le résultat n'est pas aussi satisfaisant qu'il pourrait l'être, « car, « dit-il, le tâcheron, avec 55 wagonnets à sa dis- « position, n'en utilise que 16, et les décharges « sont mal organisées. » Six attaques, dont 3 au petit matériel aux cotes 22, 25, 27, et 3 au gros matériel aux cotes 16 aval, 16 et 25 amont, fonctionnent du kilomètre 43 au kilomètre 44. Il est mentionné dans le rapport que les chantiers au petit matériel « sont, en général, exploités avec « peu d'activité » et que ceux au gros matériel n'ont pas donné toute satisfaction, parce que « l'excavateur à la cote 16 n'a pas été utilisé pen- « dant le mois, et aussi à cause du peu d'ouvriers « employés sur ces chantiers. » — Sur les Dérivations de Carga-Plata et de Carabali, le travail a été entravé par les dispositions défectueuses du tâcheron, quant aux décharges. « Par suite, la moindre crue « ou une forte pluie parvient à inonder les chan- « tiers, ce qui rend tout travail impossible. »

Obispo

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions*. — Sur les chantiers de Santa-Cruz, les pluies et les inondations ont été violentes. Le 14 juin, une crue exceptionnelle a atteint la cote de 20.35, submergeant la plate-forme et les voies. Le rapporteur regrette que « du 25 mai au 14 juin, on soit resté dans l'inaction » ; il pense que « l'ins- « tallation de dragues de petites dimensions ou « d'excavateurs montés sur chalands, rendrait de pré- « cieux services, imprimerait à la production une « poussée vigoureuse pendant la mauvaise saison. » — Du kil. 45 au kil. 45,850, les pluies « et surtout le manque d'ouvriers » ont diminué le rendement sur le grand chantier. Trois perforatrices et trois grues sont installées à la cunette. Le circuit du Cerro Gamboa est réalisé par deux chemins de fer Decauville à la cote 40. — L'ensemble des attaques entre les kil. 45,850 et 48,655 a donné en juin un excédent de moitié sur mai. Le rapport contient les détails suivants sur l'exploitation de la cunette de la cote 25, chantier Longueval :

Quatre grues, manœuvrant sur la voie de la cote 30, enlèvent et chargent sur wagons les bennes de terrassement Dès que la cunette aura une largeur suffisante, une nouvell voie sera installée, qui permettra de doubler la production Au fond de la cunette, six perforatrices entaillent le roche siliceux et le grès conglomérique qui forment la masse du déblai. En outre, le grand matériel fonctionne sur les étages des cotes 30, 35, 40 et 45. Il y a, en ce moment, 8 attaques de ce genre, c'est-à-dire 4 sur chaque versant, ce qui représente un front de 1,600 mètres environ de développement. Avec les attaques au Decauville, le développement n'est pas moindre de 2,000 mètres. Il est à souhaiter que la cunette de la cote 40, dont il reste à peine 60 mètres de longueur à percer, soit bientôt terminée pour souder les voies au grand matériel.

La fréquence des pluies et les crues, notamment celle du 14 juin, ont retardé les progrès sur plusieurs points, à partir du kil. 46.500. — Le pont métallique sur le Chagres était considéré « comme terminé ». Il restait « peu à faire » pour achever la voie qui, partant du kil. 45.900, doit aboutir au pont. — Le cylindre central du pont-bâche de Las Cascadas était descendu à 9 mètres de profondeur, soit à la cote 31 ; les petits cylindres avaient atteint les cotes 37.50 et 39. — On a donné une vive impulsion à la Dérivation du Chagres (côté gauche). Les wagonnets Decauville, au nombre de 80, ont été amenés à pied d'œuvre. Les terrassements du chantier le plus important sont attaqués sur dix points différents. L'entreprise s'occupe de faire construire des baraquements pour retenir sur place les ouvriers employés à ces travaux. — Au campement, 35 nouveaux baraquements étaient en montage, dont l'achèvement permettra aux entrepreneurs de loger un total de 7,000 ouvriers. L'ingénieur de la Compagnie exprime l'espoir que ces nombreux logements « ne restent pas longtemps inoccupés ». — Le rapport de la division fournit le renseignements ci-dessous, qui montrent la rigueur de la saison pluvieuse :

La hauteur d'eau tombée pendant le mois est de 326 millimètres, c'est-à-dire légèrement supérieure à celle relevée

en mai, qui a été égale à 320 millimètres. Du 1er au 14, moins la journée du 5, il a plu chaque jour; la journée du 14 a été signalée par une pluie exceptionnelle de 78 *millimètres*, ce qui représente le quart de la quantité d'eau totale tombée pendant le mois.

La comparaison des hauteurs d'eau relevées pendant les années 1884, 1885, 1886 et 1887, fait ressortir que le mois de juin 1887 a été de beaucoup plus pluvieux que les mois correspondants des trois années précédentes.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions*. — Les eaux ayant envahi les attaques au chantier des Petites-Chutes, le rendement avait été en décroissance. Le chef de la division fait à ce sujet les observations suivantes :

Le chantier pouvait parfaitement être desséché, mais rien n'a été prévu pour cela. Aussi, au lieu d'établir une cunette dans le fond de la fouille pour en recueillir les eaux, la Société a, au contraire, rétréci l'Obispo par ses décharges. De plus, entre les kilom. 49,400 et 48,655, elle avait établi une décharge le long du cours de ce Rio. De cette manière, elle a remblayé le fond du lit et elle a aussi augmenté le niveau des eaux lors des fortes crues. Ce chantier peut pourtant parfaitement fonctionner même pendant la saison des pluies.

Au chantier de la Cunette, les mêmes défectuosités sont constatées. « On laisse les eaux s'introduire dans la cunette, en face du kil. 51.450 », est-il remarqué, « et lorsque l'Obispo subit une forte « crue, on voit un lac depuis ce point jusqu'au « kil. 50.800 ». Après avoir indiqué les mesures que les entrepreneurs auraient dû prendre, le rapport ajoute : « Les eaux auraient pu ne rien entraver sur ce chantier, où il est fait preuve d'un « laisser aller et d'un manque de surveillance « regrettables. » — Le chantier du Cerro Emperador a été exploité par la charge à bras, en juin. — Un chantier a commencé à fonctionner à la Dérivation de l'Obispo, desservie par le petit matériel

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie*. — Le ralentissement des chantiers en juin est attribué à deux causes : les intempéries de la saison et l'insuffisance de la main-d'œuvre.

Pour accélérer les progrès de la Déviation du chemin de fer, les entrepreneurs profitant de ce que les tranchées sont à flanc de coteau, ont tenté une attaque au moyen de grandes mines et ont obtenu d'excellents résultats. Onze ouvrages d'art étaient considérés comme terminés. Les dérivations et fossés aux abords de ces ouvrages étaient ouverts partout.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Pendant près de 15 jours, les pluies ont rendu le travail impossible dans les parties basses du Canal et des Dérivations. Des dégâts se sont produits entre les kil. 57 et 58.200, où « la section insuffisante d'une « Dérivation provisoire faite par l'entreprise a été « en grande partie la cause des inondations pro« longées. » Plus à l'aval, près du kil. 62,200, les crues ont immobilisé un excavateur, deux locomotives et un certain nombre de wagons. Le rapport constate pourtant que « les chantiers de Pa« raiso et de Pedro Miguel pourraient être en acti« vité ininterrompue, leur position élevée les « mettant à l'abri des inondations. » — La butte rocheuse du kil. 57,300 était percée du côté gauche du Canal, permettant ainsi de réunir prochainement, par une voie continue, les chantiers de cette entreprise depuis le pied de la Culebra (kil. 57) jusqu'au kil. 59,500. — A Pedro Miguel, « le « manque de bras et de nouvelles installations de« venues indispensables» a ralenti les travaux. Sur trois excavateurs que possèdent ces chantiers, un seul était en marche. — Une grande partie des chantiers des Dérivations des Rios Grande et Pedro Miguel étaient sous l'eau. Ces travaux auraient dû « être terminés pendant la saison sèche. »

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La drague A 3, après avoir poursuivi l'élargissement du Canal jusqu'au kil. 72,345, a commencé le 7 juin la tranchée définitive de déviation des câbles télégraphiques. Cette tranchée d'une longueur de 120 mètres, sur 20 mètres de largeur et 11 mètres de profondeur, était presque achevée à la fin du mois. — La drague A 2 a approfondi et élargi à 70 mètres le premier chenal creusé entre les kil. 70,641 et 70,531. — La drague D 18, placée à l'avancement, était arrivée au kil. 70,150. — La drague D 14, remplaçant l'appareil D 16, avait creusé un chenal de 51 mètres de longueur avec 40 mètres de largeur et 4 m. 50 de profondeur. — La drague D 15 était entrée en réparation le 15 juin, l'alimentation à l'eau de mer ayant amené l'entreprise à changer tous les tubes des chaudières. — La drague D 16 était en installation pour le transport des déblais par long couloir. — La drague D 17, déjà appropriée comme le sera la précédente, a été transportée du kil. 68,100 au kil. 66,600 d'où elle cherchait à entrer dans le manglar vers Corozal.

LE PORT DE LA POINTE-A-PITRE.

L'établissement d'un port muni de toutes les installations nécessaires pour servir de point de relâche, de ravitaillement ou de réparation pour le mouvement maritime que fera naître le percement du Canal interocéanique, est une question du plus grand intérêt pour nos colonies des Antilles, situées sur le trajet du passage entre les deux Océans.

La Guadeloupe, la plus favorisée sous le rapport de la position géographique, possède le port de la Pointe-à-Pitre, en vue duquel passent presque tous les navires d'Europe en destination de l'isthme de Panama. Offrant un mouillage sûr et parfaitement abrité, il suffirait que des travaux d'approfondissement et d'améliorations nécessaires complétés par

les aménagements et l'outillage qu'exigent les besoins de la navigation moderne, fussent exécutés, pour que la Pointe-à-Pitre devienne la halte centrale de toute la navigation interocéanique.

Les autorités de la Guadeloupe, les représentants des intérêts de l'île se sont préoccupés de cette solution importante en vue de laquelle les études ont été faites pour l'amélioration du port, qui, toutefois, ne pourra se réaliser qu'avec le concours de la métropole.

A ce sujet, le président de la Chambre de commerce de la Pointe-à-Pitre a adressé au président de la Chambre de commerce de Bordeaux la lettre et la délibération suivantes :

Pointe-à-Pitre, 12 juillet 1887. — Monsieur le Président et cher Collègue, j'ai l'honneur de vous adresser, sous bande, divers extraits et documents relatifs aux travaux d'amélioration de notre port, en vue du percement de l'isthme de Panama.

L'achèvement des travaux entrepris par le Grand Français ne fait plus doute, aujourd'hui, pour personne; aussi, voyons-nous dans notre mer des Antilles chacun se préparer à recueillir les bénéfices qui doivent résulter de cette transformation générale des affaires commerciales.

Il est à désirer que la France et ses colonies des Antilles, la Martinique et la Guadeloupe, puissent dans une large proportion profiter de ce mouvement d'affaires; mais pour obtenir ce résultat il faut que, placés en avant, comme nous le sommes, nous puissions remplir efficacement le rôle de la sentinelle avancée de la Mère-Patrie, et ce, tant dans son intérêt que dans le nôtre propre, et d'où, pour la Guadeloupe, le devoir, ne pouvant entreprendre seule l'exécution des travaux indispensables à son port, d'en appeler à la Métropole.

Il y va ici d'un intérêt commercial national; en effet, avec la voie nouvelle de Panama, le commerce français peut et doit même avec nous, et par nous, prendre des proportions considérables, car la Guadeloupe, de toutes les îles des Antilles, est placée dans les conditions les plus exceptionnellement favorables. Notre port de la Pointe-à-Pitre est admirable. M. de Lesseps, à son premier voyage à Panama, n'a pu s'empêcher de dire : « Port français appelé à un grand avenir avec le percement de l'Isthme. »

Il s'agit, du reste, de jeter les yeux sur la carte pour bien se rendre compte de notre situation. La Guadeloupe se trouve être la première terre qu'on rencontre sur la route de Panama, en venant d'Europe, et la dernière qu'on laisse en s'en retournant.

Notre port serait unique comme port commercial et militaire à la fois, si les travaux projetés recevaient une exécution.

Je me promets, en conséquence, Monsieur le Président et cher collègue, de recommander particulièrement à votre haute sollicitude les travaux d'amélioration du port de la Pointe-à-Pitre, dont les effets se traduiront, j'en ai la conviction, par une augmentation considérable d'affaires entre la Mère-Patrie et ses colonies. Le concours de la Métropole ne peut, en pareille circonstance, nous faire défaut.

Le moment serait peut-être également opportun de solliciter de nos hautes assemblées l'assimilation complète de la Martinique et de la Guadeloupe.

En devenant départements français, la marchandise nationale serait, par ce seul fait, suffisamment protégée et armée contre la concurrence étrangère.

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LA POINTE-A-PITRE

Séance du 11 janvier 1887.

Le Président, prenant de nouveau la parole, s'exprime ainsi :

« Messieurs, j'ai reçu une lettre de M. le Maire, par
« laquelle il me dit que le Conseil municipal, réuni extraor-
« dinairement le 28 décembre dernier, a émis le vœu de
« voir l'Etat prendre à sa charge les travaux d'amélioration
« de notre port. Il résulte de cette communication que l'as-
« semblée municipale a pensé qu'il serait désirable de voir la
« Chambre s'intéresser en même temps qu'elle à cette im-
« portante question, afin que sa demande arrive avec plus
« de force près des autorités compétentes.

« Messieurs, cette question a été discutée par notre Con-
« seil général en 1883, et encore ces jours derniers, notre
« assemblée locale a été unanime à demander à la Métropole
« les moyens de mener à bien cette grande entreprtse.

« D'un autre côté, il est fortement parlé de travaux simi-
« laires à exécuter à la Martinique; le moment semble donc
« bien choisi pour que, à notre tour, nous disions notre sen-
« timent.

« Si vous êtes de mon avis, nous nommerons une Com-
« mission pour étudier la question dont je viens de vous
« entretenir. »

Les membres de la Chambre, après quelques observations échangées entre eux, adoptent la proposition, et, sur la désignation du président, MM. N. de la Roncière, Ch. Gervais Hayot et Bertaud, sont nommés membres de la Commission chargée d'étudier les travaux à exécuter pour l'amélioration du port de la Pointe-à-Pitre et d'adresser un rapport à la Chambre.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Novembre 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de Novembre 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	19°6	35°4	27°3	85 5	556mm 4	27
Gamboa..	19 8	33 6	26 5	83 8	409 0	22
Naos.....	21 2	33 0	27 0	85 7	161 6	20
Totaux.	60 6	102 0	80 8	255 0	1127 0	69
Moyennes	20 2	34 0	26 9	85 0	375 7	23

La température, à Colon, est restée la même qu'en octo-

bre ; elle a un peu baissé dans les deux autres stations, conformément à la marche naturelle de la saison. C'est Colon qui, cette fois, a les maxima les plus élevés, ainsi qu'il arrive d'habitude pendant la saison sèche, qui commence toujours en décembre ; en même temps, les écarts journaliers y sont le plus forts ce qui est un fait plus spécial à la saison des pluies qu'à la saison sèche.

La température de l'eau de la mer a baissé sensiblement à Colon ; la moyenne est de 24°6 au lieu de 25°2, chiffre relatif au mois d'octobre. Les observations de cette température manquent encore à Naos, comme dans le mois précédent.

L'humidité a un peu augmenté à Colon et à Naos, et un peu diminué à Gamboa ; la moyenne générale de l'Isthme est, à 0°1 près, la même qu'en octobre. Mais, suivant ce qui se remarque à peu près tous les ans, le mois de novembre, qui est le dernier de la saison des pluies, a été très pluvieux, surtout à Colon et Gamboa. A Colon, entre autres, dans la journée du 27, on a recueilli 129mm1 d'eau, et sur les trente jours du mois, trois seulement ont été sans pluie.

Comme conséquence de cette grande quantité de pluie, le Chagres a été constamment en mouvement, tout en conservant dans ses moments de baisse un niveau assez élevé. La plus forte crue a eu lieu du 26 au 28 ; seulement cette crue ne s'est plus présentée avec le caractère de soudaineté qu'on remarque si souvent dans les crues du Chagres, surtout à Gamboa, car celle-ci, en ce point, a mis deux jours pour une montée de 2m70. A partir du moment du maximum, qui a eu lieu le 28 vers 8 heures du matin, le fleuve a constamment baissé, et pour le 30 à minuit, la descente était de 3m20.

Le régime du vent, tout en étant bien encore conforme d'une façon générale, au régime spécial à la saison des pluies, présente cependant quelques points communs avec celui de la saison sèche. C'est ainsi que la direction nord commence à apparaître à Colon et Gamboa et la direction nord-ouest à Naos. Ce sont là évidemment des rafales de l'alizé de l'hémisphère boréal qui annoncent l'approche de la saison sèche. Les calmes sont d'ailleurs toujours très fréquents à Gamboa ; ils ont même été plus fréquents qu'en octobre à Colon.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m12	0m 44	0m 44
Naos................	0 10	5 50	5 32

Ces mouvements sont presque les mêmes qu'en octobre à Colon. Ceux de Naos sont un peu plus faibles qu'en octobre ; ils ont eu lieu du 25 au 27, soit un peu après la nouvelle lune du 25.

LES LIGNES DU MARQUIS DE CAMPO

Le *Journal officiel* de la République du Salvador publie le contrat passé entre le Gouvernement et le marquis de Campo, pour l'établissement d'une ligne de vapeurs. Le Gouvernement fournit une subvention ordinaire de vingt mille piastres par an, plus une subvention éventuelle s'élevant à la somme produite par le 3 0/0 sur les droits d'importation.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 Septembre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 688. — Sur une obligation nouvelle définitive au porteur (2e série) n° 4,444.

Opp. 689. — Sur 5 actions au porteur, nos 530,170 à 530,174 et 4 obligations 3 0/0 au porteur, nos 266,248 à 266,251.

Opp. 690. — Sur 4 obligations 4 0/0 au porteur, nos 149,053 à 149,055 et 334,028.

Opp. 691. — Sur 2 obligations 4 0/0 au porteur, nos 235,788 et 235,789 et 1 obligation nouvelle au porteur (1re série), n° 57,302.

Opp. 692. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 16,718 pour cinq actions.

Opp. 693. — Sur 5 obligations 4 0/0 au porteur, nos 67,609 à 67,613.

Opp. 694. — Sur 2 coupons, n° 4 (échéance du 15 août 1887), d'obligations nouvelles (1re série), nos 258,246 et 258,247.

Opp. 695. — Sur deux obligations nouvelles au porteur (1re Série), nos 30,952 et 30,953.

Opp. 696. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 327,493 ; 2 actions au porteur, nos 204,778 et 204,779 et un certificat d'inscription nominative d'action, n° 18,141 pour une action.

Opp. 697. — Sur une obligation nouvelle au porteur (1re série), n° 38,046.

Opp. 698. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée (2e série), n° 2,695.

Opp. 699. — Sur 43 coupons, n° 4 (échéance du 15 août 1887), d'obligations nouvelles (1re série), nos 280,131 à 280,145 et 280,148 à 280,175.

Opp. 700. — Sur 3 obligations nouvelles provisoires non libérées (2e série), nos 1,774 à 1,776.

Opp. 701. — Sur une action au porteur, n° 554,332.

Opp. 702. — Sur 3 coupons n° 4, (échéance du 15 août 1887) d'obligations nouvelles, nos 32,228, 32,230 et 32,231.

Opp. 703. — Sur 6 actions au porteur, nos 89,690, 267,375, 366,264 à 366,266 et 597,020.

Opp. 704. — Sur 2 obligations nouvelles provisoires, non libérées, nos 46,163 et 46,170.

MAINLEVÉES

Opp. 570.— Mainlevée définitive sur les 8 obligations 3 0/0 au porteur, nos 340,981 à 340,988.

Opp. 617. — Sur 10 coupons n° 5 (échéance du 15 avril 1887, d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 150,272 à 150,281.

Opp. 673. — Sur 2 coupons n° 10 (échéance du 15 juillet 1887), d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 35,651 et 116,934.

Opp. 675. — Mainlevée partielle sur 2 coupons n° 13 (échéance du 1er juillet 1887), d'actions au porteur, nos 501,114 et 501,115.

Opp. 676. — Sur 4 actions au porteur, nos 46,551, 46,552, 299,508 et 299,509.

Opp. 684. — Sur 12 coupons n° 5 (échéance du 1er avril 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 163,901 à 163,907 ; 163,911, 163,913, 163,914, 163,917 et 163,922.

Opp. 476.— Sur 2 obligations 5 0/0 au porteur, nos 177,351 et 177,352.

Opp. 628. — Sur 5 obligations 5 0/0 au porteur, nos 62,460 à 62,464.

Opp. 677. — Sur 3 obligations nouvelles au porteur, nos 77,170 à 77,172.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 15 SEPTEMBRE 1887

DATES — Sept.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
		AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouiss. 1er avril	1re SÉRIE Jouiss. 15 aout 1887	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	100 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
1er	2500 2525 2542.50	366.25 365 367.50	en liq.: 366.25 au 15 : 365	325 328 325	210 211 210 209.50 209	259 259.75 260	441 440 439 437 439 440	447 450 453 450 447 446 445.50 445 444 25 444 443.75	418 417.50	440 439.50 440
2	2500	367.50 356 25	en liq.: 367.50 au 15 : 367.50	327.75 325	209	259 75 259.25	440 442	443 444 445	41 420 421 422	441 442
3	2512 50 251	367.50 366.25 365	en liq. : .. au 15 : 366 25	326.50 32 323.25	209 208 207 209	260	442 441 442	444 448	419.50 418.50 417.50 416.50 415	442 442.50 443
5	2500 2520 2525 2520 2515 2510	365 363.75 365	en liq. : .. au 15: 363.7	327 325	209 210	260	440 439 438 435 438 439 439.50	443 444	415 419.50 419.75 420	440 440.50 441 441 25 441.50 441.75 442
6	2510 2500	365 363.75	en liq. : ... au 15 : 363.75	325 323 322.50 323	209 209.50	260 259.75	440 441 442.50 443 441.50	443.50 444 444.50 445 444.50	418 416 415	441 440
7	2500 2475 2400	363.75 362.50	en liq. : ... au 15, 362 50	325	209 209.50	260 259.75	441	444 443.75 443 442.50 443 443.75 443	»	441 441.50 442 442.50 443
8	2450 2475	362 50 363 75 362.50 361.25 362.50 363.75	en liq. : .. au 15, 362.50	325	210	260	441	444 444.50 445	418	444 444.50 445 444 445
9	2460 2465 2460 2450	363.75 362.50	en liq. : au 15, 362 50	325	209.50 209.75 210	260 259.50 260	442 443 442	444.50 445 444.50 444.75	418 420 421	445 444.50 444 445
10	2450 2400	362.50 361.25 362 50	en liq. . . au 15, 361.25	325	209	260 259.75	440 437.50 435 437	443 442	419 420	442 443
12	2450 2430 2420 2425 2430 2420	361.25 360 362.50	en liq. : ... au 15, 362.50	325 323	208 208.50 208 208 25	259 258 257 256	439 438 437.50 436	443	420 415	443 444
13	2400	361.25 360 361.25 360	en liq. : ... au 15, 360	324.50 325 324	208.50 208 207.50	258.50 259 258	441 443 441	442 442.50 443 444 444.50 443 442 443	415 412 410	442 442.50
14	4 0 2375	360 358.75 357.50 360	en liq. : ... au 15, 360	323	208.50 2 8 207 50 206 205 204	259.50 259.75 260	441 441.50 442 443 441.50 441	442 443	416 417.50	441 441.50 440.25
15	2400 2380 2400 2380	360 358.75 357 50 360 3 8.75 360	en liq. : ... au 15, 358.75	323 322.50 322	205.25 206 206.25 206.50 206.75	259 269	440 440.50 441	441 442.50	415 410	442 441.50 442

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

PREMIER TIRAGE. — 30 SEPTEMBRE 1887
1,000 OBLIGATIONS.

Le premier tirage des Obligations nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 30 septembre 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

694	7.342	19.159	27.364	32.711
747	7.455	19.438	27.607	32.787
955	9.518	20.228	28.102	33.153
1.948	9.702	21.618	28.416	33.166
2.258	9.792	21.647	29.696	33.365
2.537	10.795	21.964	29.713	33.470
2.765	11.072	21.970	30.258	33.666
4.227	11.405	22.086	30.377	33.786
5.070	12.957	23.285	30.808	33.805
5.228	13.296	23.569	31.091	34.083
5.470	14.243	24.174	31.114	34.134
6.073	15.643	25.368	31.295	34.819
6.218	15.794	25.478	31.394	34.871
6.438	15.896	26.031	31.490	34.992
6.967	16.696	26.282	32.086	35.187
7.283	18.316	26.834	32.297	37.155

37.398	60.361	83.706	103.339	122.368
37.941	61.054	83.788	103.940	122.866
38.326	61.454	84.605	104.025	123.158
39.057	61.565	85.290	104.367	123.184
39.539	61.662	85.501	104.755	123.759
40.185	62.011	86.259	104.899	123.957
40.303	62.393	86.325	105.180	125.040
40.671	63.274	86.614	106.142	125.791
41.073	63.871	87.282	106.438	125.883
41.378	64.098	87.743	106.732	126.199
42.754	64.196	88.312	107.774	126.621
43.111	65.061	88.990	107.845	126.747
43.162	65.105	89.148	107.877	127.127
43.733	65.204	89.400	107.910	127.677
44.428	65.873	89.498	108.034	128.077
45.820	66.116	89.833	108.6[illegible]3	128.241
46.590	66.411	90.052	109.240	128.251
46.755	66.444	90.305	110.019	128.415
48.133	67.011	91.365	110.659	128.806
48.731	67.983	91.776	110.690	129.148
49.277	68.885	92.614	110.800	131.292
49.583	69.018	93.116	111.122	131.635
49.885	69.935	93.274	111.172	132.328
50.164	70.640	93.879	111.239	132.371
51.036	70.889	94.281	111.665	132.721
51.051	71.743	95.614	112.187	133.210
51.109	72.083	96.313	112.478	133.425
51.123	73.539	96.686	112.552	134.832
51.269	74.708	96.800	112.965	135.230
51.662	75.844	96.871	114.297	135.347
51.976	75.979	98.005	114.343	135.703
54.370	76.344	99.081	114.459	136.165
54.425	78.074	99.441	117.122	136.336
54.584	78.248	100.415	118.726	136.448
54.951	79.416	100.469	118.992	136.843
55.637	79.762	101.280	119.135	137.964
56.880	82.233	101.373	119.479	138.549
57.894	82.517	101.749	120.186	138.652
59.741	83.144	103.065	120.745	138.799
60.099	83.282	103.282	121.277	139.022
60.141	83.589	103.294	121.568	139.176

139.304	170.585	200.753	238.818	275.928	307.281	337.918	369.228	395.582	437.252
139.349	170.770	201.251	239.875	276.184	308.949	341.000	369.240	395.916	438.320
139.537	170.953	201.268	241.989	276.431	309.474	341.412	369.584	396.279	439.386
140.551	172.461	201.291	242.120	276.440	309.571	341.500	369.585	397.415	439.840
141.023	172.624	201.492	242.275	276.883	309.854	341.659	369.770	398.169	443.169
141.321	172.625	201.867	242.829	277.779	310.300	342.086	370.594	398.308	443.322
141.449	172.647	202.103	242.876	278.431	310.553	342.212	371.041	398.870	443.384
142.361	173.140	204.392	242.919	281.305	311.096	342.372	371.193	399.412	443.684
142.739	174.384	204.614	244.285	281.461	311.154	344.021	371.718	399.904	443.809
142.829	174.443	204.790	245.406	281.493	312.463	345.374	372.551	400.080	444.827
142.940	175.069	204.911	245.835	282.004	312.467	345.416	372.733	400.092	445.009
143.090	177.875	205.044	247.500	282.074	312.476	346.522	373.541	401.299	445.248
144.614	177.980	205.842	247.662	282.690	313.132	346.740	373.796	401.321	445.606
144.642	178.522	205.983	247.699	283.687	313.970	346.784	374.155	401.683	446.016
144.692	178.744	206.589	248.178	283.745	314.618	347.603	374.332	402.271	446.071
144.874	178.784	209.023	249.460	283.813	314.761	347.796	374.752	402.547	446.312
145.417	178.893	209.612	249.902	284.224	317.306	348.359	374.756	403.062	446.380
146.351	179.004	211.193	249.983	284.849	317.911	348.388	374.793	403.669	446.581
146.659	179.461	211.917	250.084	285.046	318.634	348.565	374.998	403.841	447.654
146.951	179.649	212.489	250.487	285.578	319.186	348.991	375.116	403.864	448.000
147.574	179.661	213.536	251.078	286.014	319.352	349.566	375.777	404.513	448.035
147.755	180.044	214.400	252.089	286.893	320.902	349.691	376.066	405.748	448.572
149.647	180.091	214.540	253.439	287.990	321.493	349.706	376.378	406.688	448.766
149.690	180.186	214.951	255.882	288.078	322.664	350.800	376.485	407.040	449.055
149.976	180.354	214.964	255.998	288.242	322.744	350.892	377.083	407.056	450.297
151.175	182.044	215.034	256.991	288.289	322.791	351.393	377.417	407.246	450.507
152.482	182.231	215.186	258.969	288.391	323.466	351.474	377.630	407.592	450.602
152.552	182.721	215.696	260.716	288.557	323.604	351.622	378.091	408.603	451.289
153.076	184.462	215.929	260.994	288.856	323.765	352.617	378.239	408.770	451.798
153.261	184.606	216.228	261.061	288.968	324.811	353.569	378.326	409.215	453.016
153.287	184.618	216.876	261.227	289.312	324.859	353.783	378.768	411.056	453.122
153.403	184.740	217.636	262.824	289.385	325.000	353.942	379.887	411.215	453.360
153.649	185.008	218.195	262.832	290.877	325.004	355.123	379.932	411.582	454.135
156.444	185.487	218.291	263.894	292.348	325.163	355.165	380.005	412.679	454.830
157.298	186.072	218.806	263.932	293.040	325.386	355.492	381.642	413.237	455.505
157.670	187.020	218.909	263.935	293.090	325.389	356.060	382.663	413.517	456.014
157.749	187.182	219.236	264.673	293.156	325.616	356.594	383.352	415.238	456.356
159.018	187.787	219.313	265.062	294.022	326.747	357.197	383.560	415.586	457.379
159.144	188.579	219.758	265.103	294.028	327.272	357.290	384.647	415.728	458.327
160.005	188.690	220.036	265.348	294.136	327.620	357.593	384.766	417.149	459.113
160.288	190.832	220.822	265.568	294.335	329.231	357.772	384.825	417.528	460.152
161.070	190.860	221.643	265.781	294.845	329.558	358.226	384.883	418.234	460.412
161.628	190.940	222.644	265.844	295.151	329.954	359.253	385.224	418.347	460.558
161.771	192.469	222.680	266.935	295.929	330.183	359.298	385.391	418.834	460.588
162.197	192.970	223.594	268.524	295.972	330.243	359.555	385.982	419.471	461.383
162.874	193.043	223.776	269.128	296.601	830.296	359.813	387.716	420.256	461.671
162.971	193.188	223.932	269.133	297.178	331.574	360.609	388.174	421.553	461.916
163.302	193.855	224.172	269.773	298.891	331.923	360.939	388.783	421.883	462.514
163.497	194.070	224.313	269.962	299.684	332.292	361.048	388.900	423.289	463.219
163.612	194.630	225.509	270.245	300.666	332.721	361.395	389.308	423.533	463.509
163.686	195.118	226.972	270.880	300.850	332.965	361.620	389.661	423.761	463.763
163.948	196.223	227.501	271.093	300.974	333.150	362.297	390.518	424.959	463.938
165.249	196.409	228.097	271.118	301.111	333.262	362.298	390.673	425.467	464.312
165.381	196.515	229.885	271.417	302.526	333.490	362.559	391.249	426.632	464.730
166.647	196.902	232.443	271.765	303.662	333.674	363.241	391.855	427.164	464.782
166.909	197.045	232.567	271.959	303.801	333.678	363.723	392.260	427.941	465.276
167.595	197.471	233.096	272.598	304.776	335.171	363.782	392.999	428.117	465.503
167.879	199.266	235.159	272.604	305.778	335.911	364.859	393.060	429.192	466.130
168.185	199.466	235.310	273.944	305.820	336.984	365.319	393.412	429.575	466.793
168.323	199.512	235.419	273.979	306.231	337.091	368.641	393.552	432.017	466.927
169.053	199.704	236.376	274.646	306.286	337.284	368.649	394.899	433.678	466.928
170.312	200.544	238.617	274.964	306.495	337.465	369.155	395.179	434.304	468.567
170.448	200.595	238.761	275.507	306.810	337.799	369.175	395.521	435.819	469.020

469.193	475.686	480.951	489.910	495.354
469.253	475.862	481.891	490.278	495.623
469.353	475.937	482.396	490.601	495.810
469.623	476.272	482.901	490.689	496.217
470.088	476.694	483.801	491.668	496.248
470.598	477.185	483.900	491.708	496.353
470.776	477.880	484.628	491.867	496.456
471.066	478.243	485.373	492.727	496.649
471.105	479.120	485.555	492.986	497.133
472.998	479.154	485.920	493.306	497.219
473.312	479.435	486.210	494.322	497.730
473.763	479.602	487.073	494.715	497.861
474.192	479.699	487.185	494.726	498.256
474.211	480.367	487.254	495.129	498.377
474.451	480.370	488.526	495.156	498.402
474.562	480.524	489.330	495.157	498.433
475.154	480.907	489.902	495.179	499.470

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 15 octobre 1887, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Deuxième versement de 75 francs.

MM. les souscripteurs des obligations nouvelles (2e série) sont prévenus que le deuxième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 octobre courant, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 0/0

SIXIÈME TIRAGE. — 30 SEPTEMBRE 1887
1.164 OBLIGATIONS

Le sixième tirage des Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 30 septembre 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1.164 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

31.501	à	31.600	100
257.501	à	257.564	64
286.101	à	286.200	100
302.901	à	303.000	100
329.101	à	329.200	100
334.501	à	334.600	100
			564
Report....			564
407.101	à	407.200	100
443.001	à	443.100	100
479.201	à	479.300	100
490.201	à	490.300	100
578.701	à	578.800	100
579.701	à	579.800	100
			1.164

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 15 octobre 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable*

Numéros des obligations 3 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

5,586 à 5,600 — 129,541 à 129.549 — 129,567 à 129,568 — 139,212 à 139,215 — 139,299 — 180,101 à 180,198 — 194,743 à 194,747 — 233,626 — 233,632 à 233,634 — 233,680 à 233,681 — 241,510 — 316,658 — 404,907 à 404,921 — 404,953 à 404,957 — 449,938 — 449 941 à 449,944 — 449,953 à 449,973 — 449,996 à 449,997 — 458,766 — 487,339 à 487,351 — 487,354 à 487,355 — 487.383 à 487,395 — 523,395 à 523,400 — 539,630 à 539,631 — 545,254 — 545,281 à 545,282 — 551,901 à 551,912 — 582,701 à 582,709.

Payement du sixième coupon.

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 6 (de 7 fr 50), échéant le 15 octobre 1887, sera payé, à partir du samedi 15 octobre, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 fr. 055, impôts déduits, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Septième Tirage.

Le septième tirage des obligations nouvelles (1re série) aura lieu le samedi 15 octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 1,004 obligations qui seront remboursables à dater du 15 novembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

LE CUBE D'AOUT.

Le détail du cube extrait pendant le mois d'août, parvenu à l'administration, confirme l'indication sommaire que nous avons donnée dans le dernier numéro du *Bulletin*. Voici ce détail :

	mètres cubes.
Colon....................	102.000
Gatun....................	336.000
Bohio Soldado............	12.000
Tavernilla...............	78.000
San Pablo................	11.000
Gorgona..................	12.000
Matachin.................	9.000
Obispo...................	57.000
Emperador................	33.000
Culebra..................	50.000
Paraiso..................	15.000
Corozal..................	2.000
La Boca..................	196.000
	913.000
Dérivations..............	126.000
Accessoires..............	13.000
Total........	1.052.000

La production des chantiers proprements dits fait

ressortir une augmentation de 343,000 mètres cubes sur la production de juillet.

DÉPÊCHE TÉLÉGRAPHIQUE

Un télégramme de Panama parvenu à l'Administration fait connaître que le bassin de radoub, construit à Colon, terminé, a été livré le lundi 21 septembre.

L'AVENIR DU CANAL

Dans son numéro du 14 septembre, le journal *La Gironde*, de Bordeaux, se prononçant, avec la Chambre de commerce, pour l'urgence des travaux à exécuter à la Pointe-à-Pitre et destinés à approprier le port aux exigences de la navigation, fait une rapide revue des dispositions déjà prises « par les différentes puissances maritimes », en vue de drainer chacune, aussitôt après l'ouverture du Canal de Panama la « part des richesses » que l'exécution du Canal maritime doit créer.

Voici le premier paragraphe de l'article que nous regrettons de ne pouvoir reproduire ici en entier :

Depuis que l'on peut assigner une date à l'achèvement de l'isthme de Panama, toutes les nations ont cherché à établir dans leurs colonies, soit des points de ravitaillement, soit des chantiers de réparation pour les navires, soit de vastes entrepôts. On calcule qu'*une dizaine de millions de tonnes* sont appelées à passer annuellement par cette grande voie : il est assez naturel que les différentes puissances maritimes s'efforcent de prendre position à l'avance pour y drainer chacune leur part de richesses. L'Angleterre, que l'on trouve un peu partout sur la route maritime nouvelle, aux Bermudes, à la Jamaïque, à la Trinité, dans le Honduras britannique, aux îles Fidji, enfin dans la Nouvelle-Zélande, à Van Diémen et dans l'Australie, trouve que ce n'est pas suffisant, et elle nous conteste les Nouvelles Hébrides. Elle a fait plus : naguère encore, elle se disposait à mettre la main sur Rapa. L'Allemagne, qui n'a pu s'emparer des Carolines, s'infiltre par ses agents politiques, par ses missionnaires religieux, par ses représentants de commerce dans tous les archipels du Pacifique, et l'on peut dire qu'elle est maîtresse aux Samoa et qu'elle balance dans la Nouvelle-Guinée l'influence de l'Angleterre. L'Espagne a dans San-Juan de Porto-Rico un port admirablement sûr et où l'on trouve des fonds de neuf mètres au mouillage; de plus, elle achève à Cuba sa baie de Lipé et demande pour ses autres villes des franchises à Madrid. La Hollande a Curaçao, les Moluques et les îles de la Sonde ; le Portugal possède Timor et Macao; le Danemark, Saint-Thomas.

Quant à nous, il nous sera facile de lutter contre cette concurrence internationale, grâce aux incomparables établissements que nous possédons dans ces parages, mais à une condition, c'est que nous les dotions des améliorations qui présentent un caractère d'urgence indiscutable.

Le rédacteur ajoute que « parmi ces établissements » il en est un, la Guadeloupe « qui possède un des plus beaux ports des Antilles », la Pointe-à-Pitre, qui n'a besoin que de quelques améliorations pour se trouver en état de bénéficier de l'ouverture du Canal de Panama.

LA FRANCE DANS LE PACIFIQUE

Dans une lettre remarquable écrite au Président de la Chambre de commerce de Paris, M. E. Etienne, sous-secrétaire d'Etat au ministère de la marine, expose ses vues sur l'avenir des colonies et possessions françaises.

Nous empruntons à ce document le passage relatif à Tahiti, où se trouve une allusion aux conséquences du percement de l'isthme de Panama.

Tahiti, par la douceur de son climat, se prête admirablement à la colonisation européenne et aux exploitations agricoles; la main-d'œuvre indigène est insuffisante et irrégulière. L'assemblée locale, préoccupée de cet état de choses, a voté dans sa dernière session un crédit de dix mille francs destiné à favoriser l'émigration de cultivateurs français et leur établissement à Tahiti et dans les îles voisines. Des terres pourront être mises à leur disposition, dès que la propriété aura été reconstituée sur de nouvelles bases, en exécution du décret du 24 août 1887 qui vient d'être rendu sur la proposition de M. le ministre de la marine et des colonies. J'ajoute que, dès à présent, les cultivateurs français sont assurés de trouver à acquérir, à Tahiti même, aux conditions les plus avantageuses, de bonnes terres à culture, avec les plus grandes facilités de payement.

Jusqu'à ce jour, aucune tentative sérieuse de colonisation n'a été faite à Tahiti, où l'élément français est en minorité, et où le trafic est presque en totalité aux mains de maisons étrangères. Il y aurait une raison politique de premier ordre à ce que cette situation fût modifiée à notre profit. J'estime, et vous êtes certainement de cet avis, monsieur le président, que, *en prévision des événements qui peuvent se produire dans l'Océan pacifique à une époque plus ou moins prochaine*, la France doit prendre à Tahiti une situation commerciale en rapport avec la prépondérance politique qu'elle exerce dans les îles de la Société.

L'Angleterre, l'Allemagne et les Etats-Unis déploient, nos lecteurs le savent, dans le même but, la plus grande activité dans l'Océan pacifique.

LA CHINE ET PANAMA

Américains et Anglais

Une correspondance de Londres, publiée dans le *Télégraphe*, signale d'actives négociations entre le Gouvernement chinois et un groupe de financiers américains, ayant en vue l'exploitation de la Chine ouverte :

Des prêts importants ont déjà été faits, écrit le correspondant du *Télégraphe*, par les banquiers américains ; c'est

l'appât. La base de l'entreprise serait une concession de téléphones avec monopole, mais l'opération viserait à l'accaparement des services publics de la Chine, de fournitures militaires et maritimes, de la construction des chemins de fer et de l'administration financière du pays.

Immédiatement après les téléphones, viendrait la création d'une banque gigantesque, qui prêterait des sommes colossales au gouvernement chinois et accepterait l'intérêt et le remboursement en argent, n'exigeant pas, comme les Anglais, esclaves de la théorie monométalliste, un service financier en or, absolument incompatible, sur une large échelle, avec la circulation monétaire de la Chine. Cette banque aurait le monopole de la frappe, de la perception des impôts et de la manipulation des finances de l'Etat.

Le rédacteur croit à ces agissements « très sérieux » de l'Amérique, et il constate « l'anxiété » que causent ces informations, détaillées d'ailleurs par le *Standard* dans « les cercles politico-commerciaux de l'Angleterre. »

Depuis le développement des Etats du Far-West, dit-il, la situation géographique respective des Etats-Unis et de la Chine, indique que l'esprit d'entreprise des Américains du Nord doit certainement être appelé à jouer un très grand rôle, un rôle prépondérant peut-être, dans l'ouverture définitive de la Chine au grand commerce.

Le projet de banque américaine, du reste, ne paraît pas être basé sur des idées exclusives, car on dit qu'il est question d'établir des succursales à Londres et à Paris.

D'autre part, si la politique monétaire peut être pour quelque chose dans les chances de succès de prépondérance en Chine, les Etats-Unis ont certainement en mains des cartes splendides à jouer contre l'Angleterre. C'est pourquoi les intéressés dans l'entreprise du Canal de Panama feront bien de ne pas perdre de vue les efforts des financiers américains et de souhaiter bonne chance aux Yankees ; car le plan du syndicat Barker, même dépouillé de tout l'appareil spécialement imaginé pour la galerie, peut leur ouvrir des perspectives inattendues dans un avenir relativement rapproché.

Il n'est pas en effet difficile de concevoir l'effet qu'aurait sur la nouvelle route maritime une prépondérance acquise de l'influence commerciale et financière des Etats-Unis dans l'empire du Milieu.

On peut croire que la foi des Américains dans l'ouverture du Canal de Panama à une époque peu éloignée, a été le point de départ de la grande opération imaginée à Philadelphie.

Le correspondant termine en appelant l'attention sur l'activité que déploient les Américains pour utiliser, dès son ouverture, le Canal de Panama : « les Yankees, écrit il, ont compris qu'il était temps de prendre les devants et de gagner les Anglais de vitesse. »

LA VALEUR DU CANAL

Le *Buffalo Express*, des Etats-Unis, reproduisant une appréciation du *Popular Science Monthly*, pose la question suivante : « Le Canal de Panama vaut-il la peine d'être construit ? » et il répond en ces termes :

D'après le rapport qui a été adressé à notre Ministère de la marine, rapport d'après lequel près de 50.000.000 de dollars (250.000.000 de francs) de tonnage sont perdus annuellement, faute d'une route maritime à travers l'isthme de Panama et d'après lequel le tonnage doublerait tous les 10 ans, le correspondant calcule qu'en 1886 la perte éprouvée par le commerce était presque suffisante pour avoir construit le Canal. Ceci est sa réponse à la question : Le Canal vaut-il la peine d'être construit ?

L'AMÉRIQUE CENTRALE

La *Revue Sud-Américaine* vient de publier d'intéressants renseignements sur les ressources naturelles des cinq républiques centre-américaines, le Guatemala, le Salvador, le Honduras, le Nicaragua et le Costa-Rica, dont l'unification en un seul Etat a fait l'objet d'un traité préparatoire.

Par leur position géographique, ces pays offrent une variété considérable de produits dont l'exploitation, encore peu développée, prendra une extension rapide lorsque les moyens de communication auront facilité l'accès du territoire. Le percement du Canal de Panama contribuera largement à ce résultat :

« L'ouverture de cette grande voie, dit la *Revue Sud-*
« *Américaine*, rapportera de grands avantages à l'Amérique
« Centrale, parce que le coût des transports sera ainsi ré-
« duit, tout en évitant les difficultés et la perte de temps
« occasionnées par le transbordement et par le voyage en
« chemin de fer et en attirant dans ces régions un immense
« trafic. »

Actuellement, le total du commerce des cinq Républiques s'élève, en chiffres ronds, à 38 millions de piastres (190 millions de francs), dont 22 millions pour l'exportation et 16 millions pour l'importation. Depuis quelques années, le mouvement commercial est en progrès constant.

Les ports ouverts au commerce sont au nombre de 18 :

Sur le *Pacifique* : — Ocos, Champerico, San José (Guatemala), Acajutla, La Libertad, La Union (Salvador), Amapala (Honduras), Corinto, San Juan del Sur (Nicaragua), Punta Arenas (Costa Rica.)

Dans l'*Atlantique* : — Santo Tomas, Livingston (Guatemala), Puerto Cortès, Omoa, Trujillo (Honduras), San Juan (Nicaragua), Puerto Limon (Costa Rica), Izabal, sur le lac de ce nom, au Guatemala.

Ces ports sont visités par les vapeurs de deux lignes américaines, et par ceux de deux autres lignes, l'une et l'autre allemandes ; en outre ils sont fréquentés par de nombreux voiliers de différentes nationalités. Il faudra ajouter bientôt les vapeurs de la ligne espagnole, établie cette année par le marquis de Campo entre la Californie et Panama et faisant escale aux ports de l'Amérique Centrale et du Mexique ; cette ligne sera en combinaison, au moyen du chemin de fer de l'isthme, avec des nouveaux services, du même armateur, entre Colon et l'Espagne.

La principale richesse des républiques du Centre-Amérique consiste dans l'agriculture, qui fournit en abondance les plus recherchés : le riz, le blé, le maïs, la ramie, la cochenille, l'indigo, le tabac, le coton, etc. Un des articles d'exportation les plus considérables est le café, au sujet duquel la *Revue Sud-Américaine* s'exprime ainsi :

Le café y est produit en grande quantité et les récoltes sont arrivées à être si considérables que celle de 1886 peut s'évaluer à un million de quintaux. — La qualité de ce grain aromatique est supérieure, dans l'Amérique centrale, au point d'être classé dans les marchés européens immédiatement après le Moka et le Java.

La récolte de café ayant été très considérable l'année dernière et les prix obtenus dans les principaux marchés ayant été également très rémunérateurs, les habitants de ces contrées jouissent d'un bien-être relatif et qui contribuera à développer considérablement les importations.

Il faut citer, en outre, parmi les productions abondantes, la vanille, la salsepareille, le baume du Pérou, le quinquina, la canne à sucre, et, enfin, de nombreuses variétés de bois de teinture et de construction.

Les Etats de l'Amérique centrale renferment aussi des mines d'or, d'argent, de pierres précieuses, etc., dont on peut tirer un excellent rendement.

Toutes ces sources de richesses assurent à la future République centre-américaine un avenir des plus prospères, lorsqu'elle se trouvera comprise dans le courant d'échanges universel qui s'établira par le Canal de Panama.

PRÉPARATIFS EN VUE DU CANAL

Par l'abondance et la variété de leurs produits, les Etats-Unis de Colombie se trouveront, dès l'ouverture du Canal de Panama, en état d'occuper un rang favorisé parmi les principaux marchés du monde.

Les gouvernements de divers états de l'Union ont déjà pris l'initiative de grands travaux publics destinés à donner une vive impulsion à l'exploitation des ressources locales.

Le journal *La Voz de Antioquia*, arrivé par le dernier courrier, nous fait connaître que vers la fin de l'année une grande route sera terminée qui permettra aux produits de cet état d'atteindre les ports de Carthagène et de Colon en cinq jours et demi.

Les avantages que le département d'Antioquia tirera de cette nouvelle route sont incalculables, ajoute *la Voz*, car elle le met en communication directe avec un grand centre de commerce comme le sera l'Isthme à l'ouverture du Canal.

L'état d'Antioquia, situé entre le cours du Rio Magdalena et la chaîne des Cordillères, confine à l'ouest, l'état de Panama : il possède une région étendue de terres très fertiles et des richesses minières inexploitées jusqu'ici auxquelles la possibilité d'un débouché sur la grande route maritime donnera un actif essor.

M. Pope, directeur de la *Cote européenne*, ayant fait connaître à M. Marius Fontane, par dépêche, le bruit qui avait couru à la Bourse de sa démission d'Administrateur de la Compagnie de Panama, a reçu et publié la lettre suivante :

« Paris, le 20 septembre 1887.

« Cher monsieur, je tiens dès ma rentrée, à vous « remercier. Vous avez reçu ma dépêche, je le vois. « Vous avez dit tout ce qu'il fallait. Mes trente ans « de services (je suis le doyen des fonctionnaires « de la Compagnie de Suez) commencent à peser « sur mes épaules, mais, croyez-moi, je ne suis pas « de ceux qui désertent devant l'ennemi. Quand « Panama sera percé, quand les navires passeront « d'un Océan à l'autre Océan, — et cela ne tardera « pas autant que le désireraient les adversaires, « auxquels de désagréables surprises sont réser- « vées, — alors, peut-être, demanderai-je à Ferdi- « nand de Lesseps de me laisser sortir des rangs « où, disciplinés, nous marchons nombreux sous « ses ordres. Je veux bien rester chez moi le jour « où on distribuera les palmes ; mais pendant la « bataille, non !

« Agréez... etc.

« MARIUS FONTANE. »

La *Revue Gazette* fait suivre la reproduction de cette lettre de la note suivante :

« Nous ajouterons, pour relever l'erreur matérielle de « quelques-uns de nos confrères, que M. Marius Fontane est « *secrétaire général* de la Compagnie du Canal de Suez et « *administrateur* de la Compagnie du Canal de Panama. Il « n'a jamais été et il n'est pas secrétaire général de la Com- « pagnie de Panama. »

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Décembre 1886

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de Décembre 1886 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE minim.	ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
Colon....	18 8	34° 8	26° 4	83 2	577mm 3	24
Gamboa..	17 2	34 2	25 4	80 5	116 5	11
Naos.....	20 0	33 0	26 4	84 4	115 6	25
Totaux.	56 0	102 0	78 2	248 1	809 4	60
Moyennes	18 7	34 0	26 1	82 7	269 8	20

Par rapport au mois de novembre, la température a baissé

dans tout l'isthme, comme en général dans l'hémisphère boréal ; elle est exactement la même à Colon et à Naos, mais sensiblement moindre à Gamboa. C'est dans cette dernière station que les écarts journaliers de température sont le plus forts, principalement du fait des minima, qui, comme presque toujours, surtout pendant la saison sèche, y sont assez bas.

La température de l'eau de la mer a continué et même accentué sa marche descendante commencée en septembre. La moyenne, à Colon, est tombée de 24°6, chiffre de novembre, à 23°5. Les observations de cette température à Naos manquent encore, comme dans les deux mois précédents.

L'humidité a sensiblement diminué dans les trois stations, surtout à Gamboa, où la quantité de pluie tombée est bien moindre qu'en novembre. Mais il a plu encore beaucoup dans les deux stations maritimes. A Colon, la hauteur d'eau recueillie est un peu plus grande qu'en novembre, mais il y a une légère diminution dans le nombre des jours de pluie ; c'est l'inverse à Naos. La saison sèche n'a réellement commencé à l'époque normale que dans l'intérieur de l'Isthme. Il n'y a eu à Gamboa que 11 jours de pluie dans tout le mois, et, à partir du 14 jusqu'à la fin du mois, qu'un seul jour de pluie, le 20. A Colon, le dernier jour de pluie a été le 28. A Naos, depuis le 24, bien qu'il y ait eu 5 jours de pluie, on n'a guère recueilli que 0m10 d'eau. On peut donc dire que la saison sèche n'est arrivée que vers la fin de la deuxième quinzaine du mois, comme déjà en 1885, tandis que, les années antérieures, elle était arrivée dans la première quinzaine.

Le Chagres a eu deux crues assez importantes. Dans la première, à Gamboa, il s'est élevé d'environ 2m80, à peu près de minuit à minuit, à la date du 5 ; pour le 6, à 11 heures du soir, il avait baissé de près de 2m40, lorsqu'il a remonté un peu. Dans la deuxième, à Gamboa encore, il a monté de 2m50 entre le 20 à 6 heures du matin et le 21 à 2 heures du matin ; la descente était déjà de 2m20 à minuit suivant, et elle a continué insensiblement sans arrêt jusqu'à la fin du mois. Les mouvements ont été analogues, mais un peu plus accentués en amplitude, à Bohio-Soldado.

Le régime du vent a été d'accord avec le temps général qu'on a eu dans l'Isthme, et l'alizé du nord n'a pas soufflé d'une façon continue, comme lorsque la saison sèche est établie franchement. Des brises variables se sont souvent fait sentir, et même les calmes se sont présentés quelquefois à Colon, très souvent à Gamboa, surtout le matin et le soir. L'ordre de fréquence à Colon a été le Nord d'abord, puis l'Ouest et le Nord-Ouest. A Naos, le vent a presque constamment soufflé du Nord-Ouest ; viennent ensuite les directions du Sud-Est et de l'Ouest.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon	0m13	0m 46	0m 51
Naos	0 30	5 24	5 10

Ces mouvements sont un peu plus faibles que ceux de novembre. A Naos, ils ont eu lieu le 13 et le 27, soit un peu après les syzygies des 11 et 25.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Mai 1887

	ENTRÉES Nombre	Tonnage	SORTIES Nombre	Tonnage
Vapeurs	44	85 546 T.	36	70 371 T.
Voiliers	34	10 120	26	7 532
Totaux	78	95 666	62	77 903

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 28 Septembre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 705. — Sur une obligation nouvelle au porteur (1re Série), n° 293,937.

Opp. 706. — Sur 4 obligations 4 0/0 au porteur, nos 364,269 364,270, 441,767 et 441,768.

Opp. 707. — Sur 6 obligations nouvelles au porteur, (1re série), nos 328,770 à 328,775.

Opp. 708. — Sur 1 obligation 4 0/0 au porteur, n° 127,193.

Opp. 709. — Sur 6 obligations 3 0/0 au porteur, nos 364,140 à 364, 145.

Opp. 710. — Sur 30 coupons n° 5 (échéance du 15 avril 1887), d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 576,351 à 576,380.

Opp. 711. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 11,069 pour neuf actions.

Opp. 712. — Sur 2 obligations nouvelles provisoires (1re série), nos 171,352 et 171,353.

Opp. 713. — Sur 9 actions au porteur, nos 59,178, 84,258, 84,259 et 84,268 à 84,273.

Opp. 714. — Sur 34 obligations 5 0/0 au porteur, nos 120,245 à 120,265, 140,577 à 140,586 et 168,308 à 168,310, et 21 obligations 3 0/0 au porteur, nos 13,133, 75,910 à 75,913, 214,760 214,761, 233,952, 444,591, 444,592, 562,524 à 562,534.

Opp. 715. — Sur 4 obligations 4 0/0 au porteur, nos 38,438, 38,439, 38,704 et 38,705, et 2 actions au porteur, nos 504,561 et 504,562.

MAINLEVÉES

Opp. 554. — Sur 1 action au porteur, n° 432.

Opp. 651. — Sur 20 coupons n° 13 (échéance du 1er juillet 1887), d'actions au porteur, nos 291,442 à 291,444 ; 293,879, 293,881, 310,383, 333,535, 361,717 et 361,718, 489,999, 497,222, 515,088, 521,236 à 521,240, 525,870, 553,724 et 553,725.

Opp. 659. — Sur 2 obligations nouvelles au porteur (1re série), nos 327,720 et 327,721, et 1 certificat d'inscription nominative d'actions, n° 9129 pour 2 actions.

Opp. 686. — Sur 1 obligation nouvelle provisoire non libérée (2e série), n° 28,800.

Opp. 703. — Sur 6 actions au porteur nos 89,690, 267,375, 366,264 à 366,266 et 597,020.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 16 AU 30 SEPTEMBRE 1887

DATES — Sept.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouissance 1er juillet	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouissance 15 avril	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. 1er avril	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 aout 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 100 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 8 aout 1887
16	2370 2350 2400 2380 2370	360 357.50 358.75 360 357.50 356.25	en liq.: 356.25 au 30: 356 25	323	207 207.50 208.50 207.75 207.50 207	256 257 258 259	440 439 440 440.50	443 444 443	417 415 417.50 420	442 442 50 443 442 443 443.50
17	2350 2325	356.25 355 353.75 352 5 351.25 350 348.75 347.50 350	en liq.: ... .. au 30 : 355	322 321 320	207.50 209 207.50 207 206	259 258 257 257.50 258	440 439.50	444 443.25 442	416 419	443 443.50
19	2325 2310 2301.25 2300	350 348.75 351.25 352.50 351.25 352.5	en liq. : . au 30: 348.75	325 321 320	207 208 208 50	258	440	442 50 442 442.50 443	419 415	441.50 441 440
20	2300	352 50 351.25 353.75	en liq. : .. au 30: 352.50	320 319 318 320	206 207 207.50	256 257	439 437.50 439	442.50 443 443.50	410	439
21	2300 2320	353 75 355 356.25 357.50	en liq. : ... au 30 : 355	320 319	206 207	256 254 256	440 440.75	444 445 445.50 443 447 447.50	415 414.50	442 50 441 443
22	2450 23 8.75 2400 2380 2350	360 358.75 360	en liq. : ... au 30, 360	320 322	206 207 208	256	442 440	450 455 450	415 412.50	440 439
23	2375	360 358 75 357.50 358.75 360	en liq. : .. au 30, 358.75	323 322	207 206 205 50 205	257 258	441 442	449 447.50 449 450	410.25 410 405 400 410	440 442 443
24	2450 2400 2425 2450	360 358 75 360	en liq. : au 30, 358 75	320 318 320	206 207	258	442 443	443 442.50 442 441 440 443	412 410 409	442 440
26	2375 2350	357.50 356.25 355	en liq. . . . au 30, 356 25	318 316 316.50 316	206 205 206 205	256 255	440 439 438 437	444 442.75 442.50 442	407 405 402.50	440.75 438
27	2400	353 75 352.50 355 352.50	en liq. : ... au 30, 355	319 320	205 205	256 257 258	440 438 437 438.50 440	442 441.50 440.25 440	403 404.75	438 436 435 433 432 436
28	2425 2450 2465 2425	353.75 355 356.25 357.50	en liq. : ... au 30, 355	320 319.50 319 318	206 207 205.70	255.50 255 255.50 256	440 439 438.50	442 441 442 442.50	402 50	438 436 435
29	2470 2465	360 358.75 360 361.25 362.50 363.75 365 366.25	en liq. : ... au 30, 358.75	317.50 319 318 318.50	205 205.25	255	440 439.50 439	441 440 442 50	415 410 408	436 438 440 436
30	2465 2475 2465	367.50 366.25 365 363 75 362.50 361.25 360 362 50 366 25 365	en liq. : .. au 30, 363.75	320 319.50 319	207 206	256	440 439	442 441	412.50 410	436 434 432 431 433

8e Année. — Numéro 196. Dimanche 16 Octobre 1887.

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46**, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

A la séance ordinaire mensuelle du Conseil d'Administration de la Compagnie, tenue le vendredi 7 octobre, M. Ferdinand de Lesseps a annoncé à ses collègues que les études signalées à l'assemblée des actionnaires du 21 juillet 1887, et confiées à la Commission supérieure consultative des travaux, avaient été poursuivies, et que les réponses de la Commission aux questions posées seraient bientôt connues ; — et qu'aussitôt que le Président de la Compagnie se trouverait en mesure de les faire connaître, il les communiquerait, par une circulaire spéciale, aux actionnaires et aux correspondants de la Compagnie.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

SEPTIÈME TIRAGE. — 15 OCTOBRE 1887

1,004 OBLIGATIONS.

Le septième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 15 octobre 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,004 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

501	11.882	33.876	53.151	71.206
768	11.900	33.878	53.174	71.295
884	12.632	34.387	53.659	71.351
954	13.102	34.452	53.905	71.395
1.077	13.246	34.922	53.929	71.757
1.140	13.866	35.894	54.214	72.193
2.367	14.976	36.153	54.275	73.279
2.566	15.313	38.054	54.444	73.446
3.270	15.442	38.127	55.004	73.612
4.100	15.444	38.275	56.191	74.746
4.483	15.445	38.305	56.653	75.170
5.169	15.640	38.393	56.981	75.511
5.573	16.436	39.187	57.294	75.627
5.633	16.681	39.401	58.671	76.150
5.922	19.425	39.927	59.664	76.371
6.044	19.675	40.437	60.273	77.648
6.053	19.837	41.487	60.285	77.940
6.082	20.643	41.965	61.088	78.465
6.207	21.521	42.552	61.340	79.133
6.555	21.955	42.772	61.783	79.247
6.644	22.237	43.013	61.853	79.272
7.288	22.884	43.056	61.993	80.090
7.778	24.486	44.580	62.002	80.930
7.976	24.825	45.180	62.884	81.067
8.045	26.029	46.367	63.358	81.230
8.140	27.091	47.025	63.664	81.344
8.218	27.107	47.101	63.957	81.505
8.252	27.427	47.374	64.358	81.551
8.443	27.707	47.389	65.345	81.557
8.716	28.794	47.906	66.162	81.793
8.772	29.533	48.130	66.769	81.926
9.599	30.032	49.139	68.357	82.790
9.827	31.147	49.771	70.231	83.700
10.270	31.531	50.269	70.295	83.723
10.285	31.963	50.442	70.579	83.935
10.480	32.710	52.068	70.861	84.095
11.396	33.333	52.163	70.946	84.135
11.751	33.735	52 953	71.163	84.323

84.988	115.359	143.021	175.048	198.238	227.869	262.640	295.511	324.776	354.379
85.027	115.534	143.226	175.784	198.597	228.095	262.754	295.579	324.829	354.612
87.170	115.949	143.638	176.110	199.525	229.063	262.859	296.941	325.166	354.736
87.207	116.128	144.409	177.270	199.564	229.548	263.019	297.109	325.624	355.108
87.519	116.250	144.411	177.320	200.310	230.518	263.418	297.601	325.957	355.214
88.639	116.538	145.649	177.798	200.698	230.651	263.744	297.665	326.478	356.313
88.862	117.018	146.047	178.630	201.302	231.289	264.063	298.016	327.947	356.531
88.927	118.348	146.129	178.659	201.356	231.794	264.481	298.092	328.204	356.592
89.725	118.779	146.305	179.008	201.368	232.083	264.727	298.587	328.368	357.047
89.835	119.537	146.760	179.146	201.790	232.185	264.821	298.947	329.079	357.489
89.954	119.600	148.271	179.452	202.067	232.430	265.814	299.185	329.158	357.736
90.277	120.369	149.530	179.516	202.415	232.612	267.820	299.188	330.217	358.164
91.907	120.769	149.826	179.684	203.235	233.634	268.246	299.201	331.038	359.355
92.434	120.923	151.013	180.022	203.268	234.283	268.693	299.445	331.260	360.058
92.451	121.122	152.274	180.644	203.751	234.534	269.997	299.805	331.771	360.132
92.565	121.356	152.471	180.668	205.213	236.583	270.921	300.008	331.834	360.290
92.570	121.442	152.489	180.740	205.434	236.649	271.027	300.158	331.859	360.550
92.818	121.979	153.045	181.104	205.886	238.094	271.713	300.221	332.022	360.557
93.372	122.009	153.150	181.303	206.409	238.467	271.824	301.283	332.729	362.164
93.639	122.704	153.447	182.035	207.523	238.534	271.917	302.022	333.431	362.450
94.813	123.751	154.161	182.221	207.559	239.598	272.419	302.344	333.525	362.652
96.367	124.146	156.302	182.932	207.594	240.874	272.740	302.479	335.177	363.124
97.010	124.541	156.501	183.543	208.310	241.656	273.571	302.548	335.316	363.491
97.056	124.702	156.808	183.648	208.464	242.355	274.400	303.106	335.384	363.606
97.584	124.738	156.954	184.108	210.512	242.380	276.371	303.605	335.921	364.359
98.097	124.957	157.936	184.191	210.639	242.383	276.617	304.111	336.322	364.403
98.153	125.545	158.332	184.233	211.020	244.412	276.634	304.565	336.663	364.749
98.374	125.635	158.438	184.318	211.074	244.529	277.452	304.811	337.149	364.956
99.495	125.862	158.700	184.536	211.411	245.986	277.674	305.660	337.442	365.430
100.201	126.119	159.882	185.748	211.596	246.224	277.828	305.917	338.111	365.705
100.968	128.189	159.922	185.774	212.026	246.649	278.540	306.543	338.125	366.089
101.069	128.240	160.888	185.795	212.829	246.710	278.785	307.829	338.212	366.402
101.115	128.405	161.129	186.066	213.009	246.955	279.406	308.460	338.687	366.580
101.503	128.929	162.002	186.558	213.335	247.155	279.898	309.102	339.232	368.484
101.980	130.868	162.361	186.885	213.443	247.493	280.087	309.115	340.402	368.927
102.201	132.559	162.575	187.102	213.445	247.623	280.391	309.988	341.997	370.017
102.310	132.879	162.726	187.382	213.879	247.808	280.858	311.710	342.248	370.461
102.430	132.981	162.980	187.977	214.264	249.282	281.033	313.881	342.441	372.638
102.525	133.006	163.725	189.193	214.898	249.735	281.885	313.919	343.822	373.003
102.545	133.271	164.091	189.793	215.118	249.762	281.890	314.271	343.922	373.132
102.565	133.616	164.698	190.025	216.301	250.175	282.679	315.063	344.011	373.174
102.686	133.707	165.471	192.634	216.793	250.373	283.089	315.205	344.163	373.517
104.493	134.016	166.238	192.684	217.625	251.106	284.397	315.279	344.302	374.856
104.522	134.390	166.433	192.826	218.773	252.289	284.940	316.632	344.706	374.874
104.762	136.273	166.901	192.912	219.404	253.764	287.282	316.730	344.807	375.244
105.056	136.778	167.192	192.949	219.820	254.906	287.574	317.039	345.139	375.316
106.058	137.680	167.280	193.033	220.085	256.928	287.723	317.151	345.561	375.345
106.834	138.328	167.452	193.065	220.576	257.162	289.704	317.579	346.740	376.362
107.068	138.554	168.262	193.306	220.973	257.330	289.908	317.871	346.751	376.941
107.191	138.931	168.616	193.376	221.736	257.633	290.374	317.900	347.491	377.150
107.754	139.206	169.005	193.764	222.636	258.654	291.516	317.959	347.618	377.398
107.837	139.598	169.306	193.930	223.509	258.922	291.585	318.533	347.690	377.513
108.214	140.696	169.732	194.093	223.535	259.026	291.801	318.842	348.106	378.100
108.522	140.885	170.021	194.480	224.659	259.522	291.976	318.899	348.802	379.328
108.708	140.896	170.182	194.645	224.894	259.610	292.129	319.620	348.918	379.373
108.920	141.214	170.618	196.086	224.931	260.138	292.172	321.318	349.038	380.021
109.521	141.419	171.346	196.123	225.401	260.147	292.781	321.388	349.685	380.226
110.039	141.543	173.656	196.196	225.575	260.161	293.075	322.125	350.015	381.021
110.078	142.381	173.674	196.368	226.494	260.820	293.237	322.280	350.667	381.106
110.202	142.503	173.684	196.640	226.862	261.518	293.411	322.327	352.221	381.358
111.573	142.556	174.230	196.663	227.185	261.605	293.804	323.117	353.053	381.485
112.742	142.777	174.940	196.793	227.315	261.629	294.669	324.283	353.509	382.070
115.282	142.938	175.012	197.168	227.331	262.032	294.765	324.310	354.294	382.528

382.562	395.061	412.585	428.278	440.858
382.583	395.353	412.695	428.586	441.570
382.880	395.514	413.129	429.060	441.605
383.430	395.668	414.834	429.175	441.955
383.480	395.674	416.876	429.598	445.560
383.538	395.705	416.970	429.806	445.683
383.704	395.772	417.104	429.809	445.755
384.015	397.730	417.555	429.883	446.210
384.026	397.954	417.944	430.141	446.920
384.356	399.869	418.388	430.863	447.996
384.821	400.450	419.551	431.338	448.842
385.377	401.810	419.624	431.398	448.959
385.410	403.096	419.688	431.717	449.552
386.375	403.122	419.782	431.969	449.560
386.588	403.325	419.979	432.041	449.980
387.065	403.343	420.046	432.124	450.569
387.441	403.913	420.136	432.249	450.921
387.714	404.708	420.433	432.507	451.706
387.918	404.829	420.728	432.649	451.714
388.450	405.083	420.806	433.126	452.711
388.483	405.182	421.093	433.310	453.300
388.687	405.920	421.605	433.412	453.691
389.196	407.355	422.424	433.530	453.758
389.422	407.479	422.995	433.701	453.917
389.671	409.249	423.079	435.699	454.021
389.973	409.441	423.383	435.888	454.327
390.187	409.544	423.569	436.300	455.516
390.824	409.810	423.867	436.481	455.753
391.859	410.339	423.875	437.037	456.009
391.909	411.011	424.167	437.971	456.057
391.975	411.013	424.489	438.223	456.679
392.108	411.038	424.611	438.428	456.811
393.309	411.229	424.650	438.489	456.919
393 353	411.330	425.382	438.702	458.199
394.474	411.598	425.655	438.732	458.313
394.529	412.160	426.208	438.935	458.445
394.649	412.416	427.282	440.227	

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 15 novembre 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Paiement du 5e coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 5 (de 7 fr. 50) échéant le 15 novembre 1887, sera payé, à partir du mardi 15 novembre 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger à raison de : 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de : 7 fr. 048, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SERIE)

Deuxième versement de 75 francs.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le deuxième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 octobre courant, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

Deuxième Tirage.

Le deuxième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) aura lieu le mardi 15 novembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 décembre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série), libérées de 175 fr., dont les titres sortiront au tirage du 15 novembre, recevront, outre les intérêts acquis, 1,000 fr. par obligation sortie, sous déduction de la somme de 265 fr. non appelée et non versée.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 fr. par obligation, sous déduction de 17 fr. 71 pour intérêts du 15 décembre 1887 au 15 septembre 1888, à restituer à la Compagnie.

Les Obligations Nouvelles (2e série) titres définitifs qui sortiront au tirage seront remboursées à 983 francs 20 chacune, plus les intérêts acquis.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 octobre, par le paquebot « France »

MM. l'abbé DUBANTON, l'abbé REMISE, } aumôniers.
FALSIMAGNE, LEYMARIE, } personnel technique.

LE TRAFIC FUTUR

Les nouvelles lignes Espagnoles

Les journaux de Panama annoncent l'arrivée du premier des vapeurs espagnols appartenant aux nouveaux services récemment organisés par le marquis de Campo, le *Guatemala*.

On sait que la Compagnie espagnole, en attendant l'ouverture du Canal, et prenant déjà position, exploitera deux lignes : l'une entre Panama et San Francisco et *vice-versa*, l'autre entre l'Europe et Colon.

Le paquebot *Magallanes*, qui avait amené dans l'Isthme la commission scientifique espagnole, dit le *Star and Herald*, de Panama, sera le premier vapeur de cette nouvelle ligne de l'Atlantique.

Le *Magallanes* est actuellement dans les docks de Newcastle, où il reçoit une nouvelle machine à triple expansion lui permettant de filer 18 nœuds. Le second vapeur de l'Atlantique sera l'*Asia*. En tout il y aura cinq vapeurs rapides faisant le trajet entre l'Europe et Colon deux fois par mois.

La flotte du Pacifique est plus puissante. Elle se compose des navires suivants : *Costa-Rica*, *Nicaragua*, *Guatemala*, *Salvador*, *Honduras*, *Mexico*, *Espana* et *Madrid*.

Le premier de ces paquebots, le *Guatemala*, est arrivé vendredi à minuit en rade de Panama, après une traversée de quarante-six jours et quelques heures.

Relativement à l'organisation des agences locales de la Compagnie du marquis de Campo, le *Star and Herald* ajoute :

L'agent général de la nouvelle compagnie dans l'Isthme est M. John N. Reed. Le siège de l'agence principale sera à Colon. En même temps, M. J. N. Reed établira une agence à Panama qui sera dirigée par M. Thomas Reed.

Voilà donc le premier vapeur espagnol à Panama. Les autres suivront à peu de distance, et bientôt le pavillon espagnol alternera avec le pavillon américain dans les eaux du Nord Pacifique.

Nous souhaitons la bienvenue au *Guatemala* et longue vie et prospérité à la *Linea Hispano-Americana* du marquis de Campo.

Depuis la publication de l'article dont nous venons de citer des extraits, deux nouveaux départs, ceux du *Costa-Rica* et du *Honduras*, ont eu lieu, continuant, après le *Guatemala*, la série des courriers réguliers.

LE PORT DE LA POINTE-A-PITRE

Dans notre dernier numéro, nous avons donné l'extrait d'un article de la *Gironde*, de Bordeaux, motivé par la lettre que la Chambre de commerce de Bordeaux a écrite, le 7 septembre 1887, à M. le ministre de la Marine et des Colonies au sujet de l'urgence des travaux à exécuter à la Pointe-à-Pitre et destinés à approprier le port aux exigences de la grande navigation, en vue du percement du Canal interocéanique. Voici les passages de cette lettre relatifs au Canal de Panama et à son ouverture à la navigation :

Au moment où l'ouverture prochaine de l'isthme de Panama suscite de toutes parts des efforts généreux pour recueillir le bénéfice du courant commercial que cette grande œuvre ne peut manquer de produire, la colonie de la Guadeloupe a pensé qu'elle ne devait pas abandonner à ses concurrents de Saint-Thomas, de Cuba, d'Haïti et de la République Dominicaine, les bénéfices que doit lui assurer sa situation privilégiée sur la route directe du Canal de Panama.

Elle a pris l'initiative d'un programme de travaux destinés à assurer l'accès et l'approfondissement du port de la Pointe-à-Pitre, la création d'une cale de radoub permettant la réparation des plus grands navires et l'établissement d'appontements destinés à faciliter les manutentions de marchandises dans les conditions de célérité indispensables à la marine à vapeur...

Le Canal de Panama étant appelé à être une des grandes voies maritimes du monde, il ne peut être mis en doute que le port qui, dans son voisinage immédiat et dans un milieu plus salubre, offrira aux navires des facilités d'accès et des installations perfectionnées, deviendra une place maritime de premier ordre.

Les nations voisines l'ont compris et se préparent à l'envi à prendre leur part dans ce nouveau champ ouvert à l'activité humaine.

La France ne pourrait s'abstenir sans renoncer au rôle qui lui appartient; elle a la bonne fortune d'avoir dans les parages du Canal une colonie qui constitue un poste avancé sur la nouvelle route ouverte au commerce maritime. Cette colonie a un port naturel qui n'a besoin que de quelques améliorations pour devenir le port d'escale de notre marine en temps de paix, son port de refuge en temps de guerre, et, en tenant compte des résultats à assurer, le sacrifice financier demandé à l'Etat par la Guadeloupe ne peut être considéré comme irréalisable, même dans les circonstances actuelles.

Il ne suffirait pas que le concours du Gouvernement fût promis à la colonie à lointaine échéance ; dans la lutte qui se prépare entre plusieurs ports concurrents, le succès récompensera les initiatives prises en temps opportun; les courants commerciaux s'établiront dès l'ouverture du Canal, et il ne serait plus temps de les détourner quand des concurrents prêts avant nous auront pris la place qui nous revient.

LES PÉTROLES AMÉRICAINS

et l'avenir du Canal

Nous avons déjà établi, à l'aide de données statistiques, dans les *Bulletins* du 1er décembre 1886 et du 15 février 1887, que le pétrole américain est destiné à fournir un élément important de transit au Canal de Panama. Les chiffres publiés sur le commerce des Etats-Unis en 1886 nous permettent de revenir sur cette question.

D'une année à l'autre, les exportations américaines — du port de New-York seulement — se

sont accrues considérablement dans la zone qui bénéficiera de l'ouverture du Canal Interocéanique comme on le verra par le tableau suivant :

Pays de destination	1885	1886
	litres	litres
Chili et Pérou........	3.989.443	5.583.800
Indes Orientales (1)...	217.529.703	254.013.792
Chine et Japon.......	101.600.301	118.141.628
Australie.............	13.899.606	14.405.172
Iles Sandwich........	846.250	713.608
Totaux.........	337.865.303	392.858.000

Soit donc une progression de 54,993 tonnes. Cette plus-value fait présager l'essor que peuvent prendre les envois de ce produit lorsque le percement de l'Isthme aura écarté les difficultés de communication qui entravent actuellement les échanges.

Déjà en 1886, 400,000 tonnes de pétrole environ auraient transité par le Canal.

TAHITI ET L'OUVERTURE DU CANAL

L'ouverture du Canal interocéanique est considérée par notre colonie tahitienne comme une des principales conditions de progrès et d'avenir.

La question des communications postales, en ce moment pendante, a attiré l'attention en Angleterre, a amené une nouvelle constatation des prévisions de la colonie pour son développement commercial.

La *Pall Mall Gazette* expose, dans les termes suivants, l'incident survenu :

La foi française dans l'avenir du Canal de Panama a gagné la dépendance lointaine de Tahiti.

Le service postal de l'île est quelque peu primitif, rien n'ayant été tenté jusqu'ici au delà d'un courrier mensuel par goélette à voiles de et pour San Francisco. Même ce moyen de communications est actuellement suspendu, car les armateurs ont refusé d'accepter la subvention accordée par le gouvernement colonial de Tahiti, laquelle a été réduite de liv. st. 200 à liv. st. 100 (fr. 5,000 à 2,500) par voyage.

A ce sujet, le consul d'Angleterre à Tahiti a consigné les observations suivantes dans un rapport qu'il a adressé au *Foreign Office* :

Si les finances de la colonie permettaient d'accorder une subvention de £ 6,000 (150,000 fr.) par an, un service régulier de vapeurs, — au lieu de voiliers, — serait immédiatement organisé entre ce port (Papeete) et San Francisco.

Je suis porté à penser que le Gouvernement local se réserve en vue de l'ouverture du Canal de Panama et qu'il s'efforcera alors, par mesure d'économie, de s'entendre avec le Gouvernement de la métropole française pour combiner le subside local avec la subvention payée actuellement pour le courrier de France sur Colon.

Quelle que soit la décision que prendra le Gouvernement colonial de Tahiti, les communications directes et rapides avec la mère-patrie seront assurées lors de l'ouverture du Canal de Panama, puisque dans son récent contrat avec les Messageries maritimes, le Gouvernement français a prévu l'organisation d'une nouvelle ligne postale par le Canal interocéanique, laquelle aura vraisemblablement un point de relâche à Papeete.

(1) Cette rubrique comprend les Indes anglaises, hollandaises, portugaises, le Siam, etc.

LA MARINE ITALIENNNE
et le Canal de Panama

Nous lisons dans le *Bulletin international*, de Rome :

L'Italie n'est pas encore assez riche pour participer de ses capitaux aux entreprises qui se créent au dehors. Aussi ne s'occupe-t-elle que rarement de celles qui naissent un peu partout. Mais elle ne saurait rester indifférente à l'œuvre nouvelle de M. de Lesseps, dont le succès intéresse l'Italie au plus haut degré, à cause du nombre considérable d'Italiens établis en Amérique.

Le Français, qui ne voyage guère tant il est bien chez lui, ne se doute pas de la quantité d'Italiens qui quittent leur pays natal pour le sol encore vierge des Républiques espagnoles.

On estime à 800,000 le nombre des Italiens qui résident dans la République Argentine, au Pérou, au Chili, dans la Colombie, etc.

Parmi ces braves gens, la plupart y ont acquis par le travail une grande aisance, et quelques-uns de véritables situations. Pour ne parler que de ce qui intéresse l'objet de cet article, nous dirons que, dans la République Argentine seule, il y a 1,900 navires qui appartiennent à des Italiens et dont les équipages sont presque en totalité composés d'Italiens.

L'ensemble de la marine marchande d'Italie, tant à la voile qu'à la vapeur, s'élève à 7,500 navires.

La vie de la mer étant un des principaux métiers de la nation italienne, elle ne peut voir qu'avec plaisir toute conception ayant pour objet de raccourcir les distances et de faciliter les rapports entre les peuples.

La marine italienne sera donc pour le Canal de Panama un des meilleurs appoints de ses recettes futures — comme elle en est un très appréciable pour le Canal de Suez.

Le Canal de Panama trouvera donc, en Italie, des éléments de transit qui ont une réelle importance et qui ne sont pas à créer.

PANAMA ET HAÏTI

On a vu, d'autre part, l'intérêt avec lequel notre colonie de la Guadeloupe, prévoyant les immenses avantages qui résulteront pour elle du percement de l'isthme de Panama, s'efforce d'effectuer dans le plus bref délai à la Pointe-à-Pitre, les travaux d'amélioration qui doivent mettre ce port en état de desservir le grand courant de navigation qui

s'établira directement entre l'Océan Pacifique par le Canal.

La même question préoccupe l'opinion à Haïti, car cette île se trouve sur le trajet entre les Etats-Unis de l'Amérique du Nord et le passage en voie d'exécution à travers l'isthme colombien.

Nous trouvons dans l'*Avenir national de Port-au-Prince*, numéro du 18 juin dernier, un article examinant, à ce point de vue, les mesures qui devront être prises par la république haïtienne pour bénéficier du trafic interocéanique qui passera en vue de ses côtes :

La République d'Haïti sera merveilleusement située sur la carte du monde, dit l'*Avenir*, le jour où les navires prendront la grande route qui mènera des Etats-Unis à l'isthme de Panama. Cette route, quelle est-elle et où passera-t-elle? Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour la trouver. C'est celle qui descend sur les Lucayes, emprunte la Passe-du-Vent entre Cuba et Haïti, et contournant la Jamaïque, va aboutir directement à Colon. Pas d'autre voie possible aux nombreux navires qui sortent chaque année des grands ports de l'Union, Charleston, Baltimore, New-York, Boston, etc., qui aujourd'hui laissent les Antilles à leur droite et qui, après le percement de l'isthme, longeront les côtes haïtiennes pour entrer dans le Canal et s'éparpiller ensuite dans toutes les directions de la Rose-des-Vents. Comprenez-vous alors quelle activité nouvelle ce perpétuel mouvement de transit créera dans les ports de la République, au Môle Saint-Nicolas, à Saint-Marc, à Jérémie, à Aquin? Quand ces ports seront exposés (pardonnez-moi le mot) à voir dans leurs eaux stationner à chaque instant des navires étrangers, vapeurs ou voiliers, pour prendre du charbon, de l'eau, du fret, se ravitailler en un mot de toutes les manières, ils seront absolument obligés, sous peine de perdre tout bénéfice, de faire face à la situation nouvelle en exécutant des travaux d'agrandissement, en construisant des wharfs, des docks, des chantiers, dont la dépense sera d'ailleurs largement compensée par les profits.

Après avoir signalé la position privilégiée du Môle Saint-Nicolas, le rédacteur s'occupe du trafic à prévoir dans ces parages :

Songez, ajoute-t-il, que la commission de statistique du Canal a évalué à 7 millions 1/2 de tonnes le transit du commencement de l'exploitation — transit existant et non à créer — transit sûr et que ces 7 millions 1/2 de tonnes, à 15 fr. par tonne, donnent 112 millions de francs. Essayez d'autre part de calculer la progression croissante que subira annuellement ce transit et dites-moi ensuite si de cette pluie d'or il ne doit pas en rester quelque chose dans nos villes de la côte.

Le journal de Port-au-Prince conclut en ces termes :

Il est donc grand temps de se préoccuper de la situation qui sera faite à la République quand le Canal de Panama sera achevé, et l'étude de ces graves questions s'impose à l'attention de nos gouvernants. Nous avons d'ailleurs en ceux-ci pleine et entière confiance, et il nous suffit de relire le message présidentiel du 15 mai pour être complètement rassuré. Le gouvernement, toujours soucieux des intérêts du pays saura, nous n'en doutons pas, prendre toutes les décisions que comporteront les événements. Une preuve d'ailleurs qu'il a de la situation une idée bien nette et bien arrêtée c'est qu'il veut faire aboutir au Môle Saint-Nicolas le câble transatlantique qui doit relier Haïti à l'Europe et au reste du monde. Au travail donc et sans retard, si nous ne voulons pas rester en arrière dans la grande lutte économique qui se prépare et perdre ainsi les légitimes bénéfices que nous devons espérer de l'achèvement du Canal de Panama!

LES ADVERSAIRES

Nous extrayons le passage suivant d'une lettre écrite par la Direction de la *Revue-Gazette* à un de ses abonnés de Rouen :

Il est certain que, jusqu'au moment où le Canal de Panama sera ouvert aux navires, les adversaires de l'entreprise auront beau jeu. Il appartient aux actionnaires d'apprécier la valeur de ces attaques. Quand un journal attaque toutes les affaires (même le Canal de Suez!) comme déplorables, désastreuses, etc., il est facile, nous semble-t-il, d'en conclure qu'il existe un parti pris de dénigrement général. Tel est le cas du journal que vous nous signalez, et la preuve, c'est que dans son numéro du 11 septembre dernier, vous pouvez lire ce conseil stupéfiant donné par le même journal à un capitaliste qui avait l'intention d'acheter quelques actions ou obligations du Canal de Suez : « *S'il n'en a pas, il* « *doit s'en garer comme de la peste*! (sic). »

Avouez, monsieur, que si la *peste* qui a sévi sur les actionnaires du Canal de Suez, dont les actions de 500 francs valent 2,000 fr., atteignait tous les capitalistes, on ne réclamerait guère de quarantaines contre l'épidémie.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Janvier 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de Janvier 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim.				
Colon....	19°8	36°0	27°3	77 9	51mm 0	10
Gamboa..	16 8	33 0	25 0	75 8	56 5	8
Naos.....	21 0	34 6	26 7	80 0	35 2	16
Totaux.	57 6	103 6	79 0	233 7	142 7	34
Moyennes	19 2	34 5	26 3	77 9	47 6	11

Par rapport au mois de décembre, la température a sensiblement remonté sur les deux côtes de l'Isthme, surtout à Colon ; à Gamboa, elle a un peu diminué, tant du fait des

minima que du fait des maxima. Les écarts journaliers sont à peu près les mêmes à Colon et à Gamboa, mais sensiblement moindres à Naos.

Contrairement à ce qui a eu lieu pour l'air, la température de l'eau de la mer a continué à décroître à Colon ; elle est, en moyenne, de 23°,1 au lieu de 23°,5. Ce fait est du reste assez normal, car le minimum mensuel de cette température, dans l'année, est toujours postérieur à celui de la température de l'atmosphère.

L'humidité a beaucoup diminué dans tout l'Isthme ; le mois de janvier appartenant en effet complètement à la saison sèche et les pluies ayant exceptionnellement duré jusque vers la fin de décembre, il ne pouvait qu'en résulter une grande diminution dans l'état hygrométrique d'un mois à l'autre. La diminution générale est en effet de 4, 8, tandis que de novembre à décembre elle n'avait été que de 2, 3.

La quantité de pluie tombée a été à peu près insignifiante, même à Colon, où elle avait été si considérable en décembre.

Le niveau du Chagres a suivi une marche descendante presque uniforme pendant tout le mois. La plus forte de ses oscillations n'a pas dépassé 0m70 d'amplitude et a eu lieu dans la nuit du 15 au 16 ; comme toujours, la montée a été très rapide, d'une durée de 2 à 3 heures seulement, tandis que la descente a pris environ 24 heures. Du commencement à la fin du mois, la baisse a été de 0m30 à Gamboa, 0m80 à Bohio-Soldado.

Le régime du vent a été entièrement celui qui caractérise la saison sèche, et l'alizé de l'hémisphère Nord n'a cessé de régner. A Colon, il a soufflé constamment du Nord et souvent avec beaucoup de force ; à Gamboa, c'est surtout la direction Nord-Est qui s'est présentée, avec celle du Nord quelquefois ; à Naos, on n'a guère eu que la direction Nord-Ouest. Evidemment, c'est avec la direction Nord que l'alizé arrive sur l'Isthme ; mais il est dévié, à Gamboa, par la vallée du Haut-Chagres, qui descend du Nord-Est, et à Naos, par les vallées consécutives du Chagres et du Rio-Grande, dont la direction générale vient du Nord-Ouest.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon................	—0m16	0m 35	0m 42
Naos................	0 16	5 50	5 56

Ces mouvements sont sensiblement plus forts que ceux de décembre; mais ils concordent avec ce qui était prévu d'après les positions de la lune et du soleil. A Naos, ils ont eu lieu le 13, soit avec un retard assez grand sur la pleine lune du 9.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Juin 1887

	ENTRÉES Nombre	ENTRÉES Tonnage	SORTIES Nombre	SORTIES Tonnage
Vapeurs..............	26	60 285 T.	22	48 390 T.
Voiliers..............	28	4 818	24	3 803
Totaux....	54	65 103	46	52 193

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 Octobre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 716. — Sur 4 obligations nouvelles au porteur (1re Série), nos 372,757 à 372,760.

Opp. 717. — Sur 10 coupons no 5 (échéance du 1er avril 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 208,487 à 208,496.

Opp. 718. — Sur 2 obligations nouvelles définitives au porteur (2e série), nos 139,781 et 139,782.

Opp. 719. — Sur 1 obligation 3 0/0 au porteur, no 546,856.

Opp. 720. — Sur 25 coupons no 6 (échéance du 1er octobre 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur nos 80,822, 80,830 à 80,848 et 174,110 à 174,114.

Opp. 721. — Sur 15 coupons no 6 (Echéance du 1er octobre 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 233,390 à 233,399 ; 302,457 à 302,460 et 337,559.

Opp. 722. — Sur 2 certificats d'inscription nominative d'actions, nos 12,440 pour 3 actions et 17,327 pour 2 actions.

Opp. 723. — Sur 2 certificats d'inscription nominative d'actions nos 2,273 pour une action et 2,274 pour une action.

MAINLEVÉES

Opp. 329. — Sur une action au porteur, no 47,207.

Opp. 539. — Sur 4 obligations nouvelles provisoires non libérées (1re série), nos 30,002 à 30,004 et 88,685.

Opp. 580 bis. — Mainlevée partielle sur 3 obligations 4 0/0 au porteur, nos 15,016, 15,018 et 15,033.

Opp. 584. — Sur 25 obligations 4 0/0 au porteur, nos 314,148 à 314,172.

Opp. 611. — Sur 2 obligations 4 0/0 au porteur, nos 256,055 et 256,056.

ERRATUM. — *Liste générale des oppositions.*
Sur coupons no 5 d'obligations 3 0/0.
Lire : 513,798, *au lieu de* 518,798.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Nous croyons devoir signaler que M. Blanc, photographe, à la suite d'un nouveau séjour dans l'Isthme, a recueilli une seconde série de vues, prises le long du Canal, sur toute la ligne, entre Colon et Panama.

Cette intéressante collection, terminée au mois de mai 1887, — et dont une partie a été exposée le jour de l'Assemblée générale des actionnaires dans le local de leur réunion, — est la reproduction la plus saisissante de l'état des travaux, des divers types d'appareils en fonctionnement, de l'aspect des chantiers et des stations, etc.

Les photographies sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46, à Paris.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PAR

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 15 OCTOBRE 1887

DATES — Sept.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
		AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 avril	4 P. 100 Jouiss. 1er avril	1re SÉRIE Jouiss. 15 aout 1887	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	DEUXIÈME SÉRIE 100 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
1er	2425 2450	365 366.52	en liq.: 367.50 au 15: 365	319.50 320 322 320	207	245 244 246	440 443	440 441.50	409.75 409 410	437 436 435
3	2460	356.25 367.50 366.25 365	en liq.: 365 au 15 : 365	320 322	205.50 206 206.50	246 245 246	442.50 443 443.50 444	441 441.25 441.50 442.50 441	403	436 435 434 435
4	2450 2445	362.50 361.25 363.75 365	en liq. : ... au 15: 363.75	323	206.50 206 75	250 248 247.50	440 443.50 441	440 442	409 410 411	438 436
5	2450 2400	362.50 363.75 365	en liq. : ... au 15: 362,50	323	206.75 207 206.75	250 248.75 248	443.25 443.50 444	441 442 442.50	410	435 483.431 435
6	2450 2400	363.75 362.50	en liq. : ... au 15: 362,50	322.50	207 206.50 206	249 248.50 248	444 443.50 443	442.50 442.25	410	434 433
7	2445 2400	362.50 363.75 365 363.75 365	en liq. : ... au 15, 363.75	323	207	249 248	444	442 410 442	408 406	433
8	2400	362.50 365 362.50 361.25	en liq. : ... au 15, 365	320 321.50	206 207	248 247.50 247 246 248	443 444	440.50	406	432 50 432 431
10	2400	363.75 365	en liq. : . au 15, 362.50	322.50 322.25 321.50 321	207 206 50 206 75	245	443 442	440		434 432 431
11	2400	362.50 363 75 360	en liq. . ... au 15, 363.75	320 321 322	206 206.25 206 205	246 245.50	443 4.2 441 443 440	440	409 408 410 411 412	432 432.50 434.50 435 432 431
12	2400 2410	361.25 363.75	en liq. : ... au 15, 362.50	320 318 317 320	205 204 203 202	245 244 243 242 240 241 245	441 441 25 441	437.25	406	431 430.75 430.50 430
13	2400 2375	362.50 361.25 360	en liq. : ... au 15, 361.25	318.50 320	203 202.50 202 203 202.50	240 241	440 439 438 437.50 437 436	438 437.50 436	»	430 428
14	2400 2390 2350	360 361.25 360 358.75 360	en liq. : ... au 15, 361.25	320 317.50 318.75	204 203 202.50	238 237 236 238	440 438 437	440 439 438	403.75	430 429 428.50 427 426 427
15	2350	360 361.25 358.75	en liq. : ... au 15, 360	317 318 315 317	194.50	240 238 239	440 439 438	440 439.50	403	426 425

8e Année. — Numéro 197. Mercredi 2 Novembre 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Paiement du 5e coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 5 (de 7 fr. 50) échéant le 15 novembre 1887, sera payé, à partir du mardi 15 novembre 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger à raison de : 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de : 7 fr. 048, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SERIE)

Deuxième Tirage.

Le deuxième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) aura lieu le mardi 15 novembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 décembre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série), libérées de 175 fr., dont les titres sortiront au tirage du 15 novembre, recevront, outre les intérêts acquis, 1,000 fr. par obligation sortie, sous déduction de l'impôt et de la somme de 265 fr. non appelée et non versée.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 fr. par obligation, sous déduction de l'impôt et de 17 fr. 71 pour intérêts du 15 décembre 1887 au 15 septembre 1888, à restituer à la Compagnie.

Les Obligations Nouvelles (2e série) titres définitifs qui sortiront au tirage seront remboursées à 983 francs 20 chacune, plus les intérêts acquis.

LE CUBE DE SEPTEMBRE

Les renseignements télégraphiques parvenus à l'administration sur le cube effectué en septembre, nous permettent de donner quelques indications que nous serons en mesure de compléter lorsque le courrier de Panama aura apporté les rapports mensuels des ingénieurs.

Nous espérons pouvoir donner également, dans

le prochain numéro du *Bulletin*, le détail du cube de septembre divisé par chantier, suivant la forme habituelle.

Pendant le mois de septembre, les dragues en travail du côté de l'Atlantique, — Colon à Gatun, — devaient subir quelques jours d'arrêt et ne pas donner, en conséquence, un cube égal à celui d'août, quoique supérieur à celui de juillet; il devait en être de même du côté du Pacifique, à la Boca. En juillet, les dragages à Colon, Gatun et la Boca avaient atteint 393,000 mètres ; en août, le chiffre de 634,000 mètres avait été obtenu ; en septembre, le cube à été de 449,000 mètres seulement, soit une diminution de 185,000 mètres sur le chiffre important d'août, mais laissant une augmentation de 56,000 mètres sur juillet.

Nos lecteurs savent qu'il suffit de la mise en marche ou de l'arrêt d'une seule drague dans cette partie du Canal pour que le chiffre mensuel de l'extraction se trouve notablement augmenté ou diminué.

Quant aux chantiers compris entre Gatun et la Boca, — c'est-à-dire toutes les parties du Canal non exclusivement creusées au moyen des dragages, — les chiffres du mois précédent ont été maintenus en septembre, à l'exception toutefois du chantier de Tavernilla, qui a donné 24.000 mètres au lieu de 78.000 en août, soit une diminution de 54.000 mètres. Sauf le chantier de Tavernilla, tous les chantiers compris entre Gatun et la Boca ont donné un total de cube supérieur de 17.000 mètres au total d'août ; — et en y comprenant le cube de Tavernilla, le total en septembre est encore supérieur de 121.000 mètres au total de juillet.

Enfin, le cube des Dérivations, qui s'est élevé à 179.000 mètres en septembre, est supérieur de 53.000 mètres au cube d'août, qui avait été de 126.000 mètres.

Comme nous le disons plus haut, nous serons très certainement en mesure de publier le tableau habituel, complet et détaillé, du cube de septembre dans le prochain numéro du *Bulletin*.

Nous lisons dans le *Journal du Havre*, du 29 octobre :

A bien des reprises, en parlant de l'ouverture du canal de Panama, nous avons dit et répété : « Il faut être prêts et ne pas s'exposer à la déconvenue qui a signalé l'ouverture du canal de Suez. » A la veille même du 17 novembre 1869, date de cette ouverture, personne ne semblait y croire ; aussi, rien de préparé : le matériel naval nécessaire au transit était fort insuffisant. Il a fallu plusieurs années de préparation pour mettre la marine à vapeur en état de profiter largement de cette grande porte ouverte vers l'Extrême-Orient et l'Asie. Années perdues, on le voit bien aujourd'hui.

Heureusement, il ne paraît pas devoir en être de même pour Panama. Déjà, un grand nombre de lignes transatlantiques ont été créées dont les paquebots fréquentent le golfe du Mexique, touchent à Colon et ne semblent qu'attendre l'ouverture du Canal pour s'élancer dans l'Océan Pacifique. Il y a une grande ligne française, une allemande, une anglaise, deux américaines et une ligne espagnole.

Oui, dira-t-on... mais le Canal sera-t-il ouvert ? C'est la question qu'on se faisait pour Suez, et ceux qui répondaient non ou qui doutaient, ont été pris, comme nous venons de le rappeler, au dépourvu.

Pour nous, nous avons toujours exprimé notre confiance dans l'issue finale. M. F. de Lesseps, d'ailleurs, persiste à dire que, selon qu'il l'a affirmé, dans deux ans, les navires transiteront ; non pas seulement de petits steamers, mais les grands paquebots transatlantiques de 150 mètres de longueur. Comment cela se fera-t-il, puisque, dit-on, il est clair que d'ici là le Canal à niveau, et sans écluses, ne pourra être livré au transit ? Là-dessus, une foule de publicistes plus ou moins ingénieux, bâtissent des systèmes et des hypothèses. Nous nous abstiendrons de les imiter. Tout ce que nous pouvons dire, c'est qu'avant peu de jours M. de Lesseps dira ce qu'il en est, et comment il entend résoudre le problème. Attendons donc avec l'espérance qu'à Panama comme à Suez, il arrivera au but si ardemment poursuivi.

Dans son dernier numéro, la *Revue-Gazette* publie une lettre de son correspondant de Colon, en faisant « toutes les réserves » quant aux appréciations de ce correspondant.

La direction de la *Revue-Gazette* fait suivre cette publication de quelques lignes que nous lui empruntons parce qu'elles répondent, en excellents termes, à des préoccupations qui nous ont été signalées :

Quant à l'« idée » de l'utilisation des Dérivations creusées sur une partie de l'Isthme, parallèlement au Canal, pour établir une communication entre les deux Océans pendant que l'on continuerait à creuser le Canal maritime à côté, nous pouvons rassurer notre correspondant : *Il n'en a jamais été question.*

C'est le Canal maritime *lui-même* qu'il s'agit d'ouvrir aux navires, *aux plus grands navires*, en livrant au commerce un canal restreint, qu'on achèverait plus tard à l'aide des bénéfices de ce canal restreint, et pas un canal seulement capable de donner passage à un « batelage » ; une vraie voie, au contraire, capable de desservir le trafic annuel de 7 millions et demi de tonnes prévu par le Congrès international.

Nous ajouterons enfin, quant au dernier paragraphe de notre correspondant, que, comme lui, au point de vue technique, nous pensons qu'on est « en très bonne voie » et « qu'il n'y aurait qu'à continuer ce que l'on a fait pour arriver sûrement ». — Mais notre correspondant n'a pas songé au côté financier de la question, au taux d'intérêt des emprunts ; il ignore sans doute l'acharnement des adversaires financiers de l'entreprise, les moyens employés par les spéculateurs à la baisse, et dont il faut ruiner les combinaisons en hâtant le plus possible l'ouverture du Canal.

M. Ferdinand de Lesseps a dit qu'il ferait connaître la décision prise aussitôt que cette décision serait complètement élaborée ; il faut attendre avec confiance cette décision, qui ne doit plus tarder beaucoup à être arrêtée, et qu'il faut laisser mûrir.

De nos lecteurs nous ont fait remarquer combien la Compagnie était devenue sobre de renseignements, depuis quelques semaines, à ce sujet. Nous comprenons cette discrétion

et nous la respectons comme il convient. La décision à prendre est assez complexe, assez importante, et le coup qu'elle portera aux adversaires sera assez rude pour que les intéressés laissent à M. Ferdinand de Lesseps le choix de son moment.

ACADÉMIE DES SCIENCES

Séance du 31 octobre

Extrait du *Temps* :

M. Ferdinand de Lesseps, fait hommage à la Compagnie des deux derniers volumes qu'il vient de publier sous ce titre : *Mémoires de quarante ans.*

« En offrant, dit-il, ces volumes à l'Académie, « je suis heureux de lui témoigner ma reconnaissance pour l'appui que j'ai reçu d'elle dans l'entreprise du Canal de Suez et pour le concours « que m'apportent actuellement d'illustres ingénieurs, nos confrères, afin de préparer l'inauguration du Canal de Panama dans les premiers « jours de 1890.

« Au mois de février 1890, les travaux ne seront pas encore complètement terminés, mais si « la profondeur et la largeur normale ne sont pas « encore obtenues sur tout le trajet, le Canal « pourra livrer passage à vingt bateaux par jour « et réaliser dans l'année une recette considérable. »

LES TRAVAUX

Nous donnons ci-dessous le résumé des rapports parvenus à l'administration de la Compagnie sur la marche des travaux dans l'isthme pendant le mois de juillet 1887.

Christophe-Colomb

Entreprise *American contracting and Dredging Company.* — Dans la Dérivation du Chagres de Gatun à la mer, la drague *Lesseps* a creusé, du kilom. 5,080 au kilom. 5,280, avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur moyenne de 3 m. 50 au-dessous de l'eau.

Entreprise *Jacob.* — En juillet, la drague A 1 a poursuivi l'approfondissement à la cote — 7 entre les kilom, 2,260 et 2,840. Son avancement a été de 580 mètres avec un papillonnage de 36 mètres. — Aux buttes du Mindi, la drague D 1 a franchi la partie dure de la première butte ; « elle se trouvait, « dit le rapport, dans un terrain tout à fait dragable qui s'étend sur une longueur d'environ 200 « mètres qui la sépare de la deuxième butte. » Cet appareil a avancé, dans le mois, de 140 mètres avec un papillonnage de 30 mètres et une profondeur de 5 mètres. — La drague E 2, placée dans le chenal d'accès conduisant au bassin de radoub, a travaillé en avancement, draguant à la profondeur moyenne de 4 m. 50. — Le 3 juillet, la drague E 3, qui travaillait au Mindi en avançant de Gatun vers Colon, a été arrêtée « pour laisser de ce côté « un batardeau nécessaire à la protection de la « cunette rocheuse non encore minée et élargie « suffisamment pour le passage de l'appareil. »

Deux voies de décharge ont été établies à la Dérivation du Chagres entre Gatun et la mer, et assurent la marche régulière de ce chantier. Les déboisements continuent sans interruption.

Gatun.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — Le succès obtenu par le barrage construit derrière la drague *City of Paris* a fait décider l'application du même système pour la drague *N. Appleton*, dans la Dérivation du Gatuncillo. Pendant la construction du barrage, qui doit être terminé au commencement d'août, la drague est restée inactive. — La drague *M. A. Sloven*, dont les réparations et transformations étaient achevées le 9 juillet, était en route pour Bohio par le Chagres. « Toutefois, remarque le rapport, la « marche de l'engin est lente ; au 31 juillet, il se « trouvait à 700 mètres environ de la sortie de la « Dérivation du Chagres à Las Penitas, presqu'en « face du kilomètre 19 du Canal ». — Jusqu'au 20 juillet, la drague *H. B. Slaven* a continué à travailler dans la Dérivation de Gatun à la mer, ayant avancé de 1,250 mètres avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur moyenne de 3 mètres. Arrivée au kilom. 2,900 de la Dérivation, elle a dû s'arrêter à cause de la configuration du terrain qui ne permettait pas le travail au long couloir. Elle a été alors placée dans l'axe du Canal au kilom. 5,880 pour travailler en approfondissement vers Panama. — Dans le mois, la drague *J. Dingler* a poursuivi l'approfondissement du Canal entre les kilom. 14,170 et 11,730 ; elle a avancé de 2,280 mètres atteignant sur presque tout le parcours la cote — 7 m. 50. — Le travail de la drague *City of New-York*, dans la boucle très élevée comprise entre les kilom. 16 et 18, a été gêné comme pendant les mois précédents, « par l'insuffisance des hommes « sur les cavaliers pour faciliter l'écoulement, par « les longs couloirs, des produits dragués ». L'ingénieur de la Compagnie constatait, pourtant, que cet inconvénient se trouvait déjà en partie compensé « par la proximité du Chagres, qui coupe « le Canal à 200 mètres environ en avant de l'em« placement actuel de la drague ». — Le batardeau construit derrière la drague *City of Paris* a permis d'élever le niveau de l'eau, dans le bassin où travaille cet engin, de 3 m. 80 au dessus du Chagres. Cette disposition a donné le moyen de ramener la hauteur du terrain de 6 mètres à 2 m. 20 au-dessus de la ligne de flottaison de la drague, ce qui facilite énormément son fonctionnement.

Entreprise *Jacob.* — La drague E 3, installée au chantier de la Dynamite a donné des résultats très-satisfaisants pendant le mois. — Les deux chantiers établis dans la Dérivation du Chagres ont fonctionné sans incident.

Bohio Soldado

Sur tous les chantiers bas des petites entreprises qui sont à l'œuvre dans cette section, les opérations ont été entravées par « les pluies continuel- « les ». Aux chantiers de l'axe du Canal (entreprise Artigue et Sonderegger), qui font partie de la butte rocheuse et sont, par conséquent, à l'abri des inondations et des dégâts des pluies, la production a été très-restreinte, résultat imputable, d'après le rapport, « à la diminution du grand « nombre d'ouvriers employés sur ces chantiers. » — Une drague de 60 chevaux allait être mise à la disposition de ces mêmes entrepreneurs pour l'exécution de leur contrat relatif au chantier qui avait été constamment inondé le mois dernier. Cet appareil et presque tout le matériel qui doit le desservir, étaient déjà rendus à Bohio.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*.— Sur les chantiers du Canal cinq attaques sont établies entre les kilom. 27 et 29. — A la Dérivation de l'Obispo n° 5 (rive Amérique nord), du kilom. 26 au kilom. 27, de nombreux chantiers sont ouverts. — Le sous-traitant de la Dérivation de l'Obispo n° 6 (rive Amérique nord), entre les kilom. 33 et 35, a commencé à organiser ses chantiers à l'origine de la Dérivation (rive Amérique sud), près le pont de Barbacoas. Les travaux devaient commencer prochainement sur ce point.

Quant à la situation du matériel, le rapport s'exprime ainsi :

La drague n° 3, mise récemment en marche, fait sa passe.

On continue le montage des dragues mises en chantier au commencement de l'année.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*.— Les chantiers du canal ayant été « inondés », l'entreprise n'avait qu'une attaque au petit matériel et deux au grand matériel en fonctionnement dans la partie rocheuse. On procédait à l'installation de nouvelles voies.

Les « pluies continuelles » ont gêné les travaux de la Dérivation de l'Obispo n° 6 (rive Amérique Nord). — Les travaux ont été commencés à la Dérivation du Chagres n° 7 (rive Amérique Sud).

Le rapport ajoute que « le montage d'une coque « de drague est poursuivi avec activité. »

Gorgona.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*.— Les travaux se sont poursuivis sans incident sur les chantiers du Canal entre les kilom. 37.440 et 38.800. — La cunette entreprise sur toute la longueur des chantiers compris entre les kilom. 39.540 et 39.920 a été terminée.

L'ingénieur de la division fournit, en outre, les renseignements ci-après, sur les autres opérations des entrepreneurs :

L'entreprise a achevé, en juillet, deux baraquements de 30 ouvriers à la Grande Boucle et deux à Mameï.

Les coques des deux dragues en montage sont presque terminées. La mise en place des machines de la drague lancée dernièrement, marche activement.

Pendant le mois, il a été posé 527 mètres de voies sur les chantiers de la Grande Boucle.

Matachin.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*.— Les tâcherons du kilom. 43 au 44 avaient en œuvre cinq attaques, dont deux au petit matériel aux cotes 25 et 22 amont et trois au gros matériel aux cotes 16 aval, 25 et 16 amont. En faisant remarquer que les chantiers au petit matériel ont été exploités « avec peu d'activité » et que le chantier de la cote 27 amont « a même été abandonné », le rapport signale que « les tâcherons semblent avoir l'inten- « tion de délaisser les chantiers au petit matériel « pour pousser avec plus de vigueur le travail au « gros matériel, dont le rendement a été supérieur « en juillet à celui du mois de juin ».

Obispo

Entreprise *Société de Travaux publics et constructions*. — Le rendement des chantiers de Santa Cruz, en juillet, a été double de celui de juin. Il est constaté, toutefois, dans le rapport que « le manque de bras » se remarque sur ce point. — Entre les kilom. 45 et 45.850 la cunette a été élargie ; une pompe y a été installée pour faire les épuisements. Deux nouvelles attaques ont été ouvertes aux abords du Chagres, l'une au kilom. 45.04, l'autre au kilom. 45.500. La voie du chemin de fer, cote 25, devant donner accès au pont construit sur le Chagres était presque terminée. — La partie en cunette de la cote 25 (versant nord de la Corosita), comprise entre les kilom. 45.850 et 46 a le fond arrasé à la cote moyenne 27 ; elle est desservie par quatre grues. — Le rapport donne les renseignements qui suivent sur l'état des opérations à la Corosita.

A la Corosita, sur les deux versants, aux cotes 30, 35, 40 et 45, les terrassements se font aux grands wagons.

Sur l'étage de la cote 45, trois grues sont installées, qui attaquent le côté gauche avec une grande vigueur.

L'attaque de l'étage 40 à 45 est menée avec moins d'activité, car une seule grue se trouve placée à cet étage. Il reste actuellement une longueur de 50 mètres environ, qui sera percée le mois prochain.

A l'étage 35 à 40 il y a encore 97 mètres de longueur à enlever, et 150 mètres à l'attaque de la cote 30 à 35.

Bref, il faut espérer que le percement définitif de la Corosita aura lieu dans le mois de novembre prochain.

Le chantier Longueval, du kilom. 47.080 au kilom. 47.800 n'a rien produit en juillet par suite des dégâts occasionnés par la crue exceptionnelle du 14 juin. — A la Dérivation du Chagres n° 10 (côté gauche), on construisait une nouvelle voie sur le flanc du coteau qui fait face au bassin du fleuve, destinée à permettre l'emploi du gros matériel. Cette voie part de la cote 24 et arrivera sur le chantier à la cote 28 avec un développement

d'environ 900 mètres. L'installation des baraquements d'ouvriers était commencée ; trois étaient terminés.

Dans le mois de juillet, la quantité d'eau tombée à Obispo à été de 301 1/3 millimètres, un peu inférieure à celle tombée en juin, mais il ressort du profil comparatif des hauteurs d'eau relevées pendant les années 1884, 1885, 1886 et 1887, que juillet 1887 a été notablement plus pluvieux que le même mois des trois années précédentes.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et constructions.* — Au chantier des petites chutes on a principalement travaillé au petit matériel ; le gros matériel, chargé à bras, « n'a servi que pendant treize « jours et encore très irrégulièrement », constate le rapport. — Il est également signalé par le document officiel que le tâcheron du chantier du Cerro Emperador est « insuffisant ». — Le chantier du Lirio a donné des résultats satisfaisants en juillet.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et C*[e]. — Il est signalé dans le rapport que l'insuffisance de la production, en juillet, est due surtout à l'insuffisance de la main d'œuvre, au manque de mesures pour l'écoulement des eaux, et à l'inaction d'une partie du matériel. A ce sujet l'ingénieur dit :

> Parmi les excavateurs en service, quatre, montés, neufs, ont été en chômage pendant tout le mois. En outre 10,682 mètres de grande voie sont restés inutilisés,

Les pluies ont rendu le travail difficile dans plusieurs tranchées de la Déviation du chemin de fer. Mais l'état d'avancement de ces tranchées permet de prévoir que ce ralentissement n'occasionnera aucun retard dans l'exécution des terrassements qu'on pense terminer en même temps que le pont de 38 mètres à jeter sur le Rio Grande. Deux nouveaux ouvrages d'art et les murs de soutènement ont été terminés.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et C*[ie]. — Si le rendement de juillet est un peu supérieur à celui de juin, cela tient aux progrès de la Dérivation. Sur les chantiers du Canal, en général, il y a eu ralentissement et même sur certains points arrêt complet « à la suite de graves différends entre « l'entreprise, les tâcherons et les ouvriers », d'après les termes mêmes du rapport.

Une nouvelle attaque au grand matériel a été commencée à la fin du mois près du kil. 58.960.— Du côté aval de la butte de Paraiso, on a mis à ciel ouvert et élargi considérablement la galerie souterraine commencée, La large cunette qui est ainsi formée à la cote 15 facilitera, à l'avenir, l'exploitation de ces chantiers. — Entre les kilom. 59.500 et 62.200 les chantiers étaient inondés et les excavateurs et locomotives immobilisés. L'ingénieur estime « qu'une grave responsabilité incombe de ce chef « à l'entreprise, qui n'a pas ouvert les Dériva- « tions en temps voulu. »

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et C*[ie]. — La drague A 3 a continué l'ouverture de la tranchée de déviation définitive des câbles télégraphiques. Le 5 juillet, la tranchée ayant été considérée comme terminée, cet appareil a été replacé sur l'axe du canal pour l'élargissement et l'approfondissement. — La drague A 2 a approfondi à des cotes variant de 5 m. 60 à 8 m. 60, le chenal de 50 mètres de largeur de papillonnage que creuse devant elle la drague D 18. Le premier de ces engins, remarque le rapport, « est très fatigué et il faut s'attendre à « des réparations fréquentes ». — La drague D 18 a poussé l'avancement de 157 mètres, atteignant à la fin du mois le kilom. 69.972. — La drague D 14, entrée en réparations aux ateliers de la Boca, en est ressortie le 27 juillet, avec chaudières entièrement rétablies, et a été placée au kilom. 69.300, à l'intersection d'un bras du Rio-Grande et de l'axe du Canal. — La drague D 15 avait remplacé la précédente à l'avancement du kilom. 68.880; elle a ouvert la première passe vers le large, sur une longueur de 100 mètres, à l'embouchure du Rio. — La drague D 16 est en installation au kilom. 68.150 ; une pompe centrifuge refoulera les déblais dans un long couloir qui les déversera à 60 mètres.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Juillet 1887

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	35	70 052 T	25	49 116 T
Voiliers	30	6 139	20	2 095
Totaux	65	76 191	45	51 211

L'IMPORTANCE DU CANAL

Nous traduisons du *Star and Herald* de Panama l'appréciation suivante des conséquences économiques du percement de l'Isthme américain :

> Le Canal de Panama n'est pas seulement la plus grande œuvre de ce siècle dans l'art de l'ingénieur, il est aussi un sujet d'importance internationale. Le monde sait bien que son achèvement effectuera une révolution dans le commerce, et que ses résultats, bienfaisants pour l'humanité en général, seront plus grands que ceux qui aient été produits jusqu'à présent par un seul travail des hommes, quel qu'il soit. Il sera d'un immense bénéfice et fera disparaître des routes des conquêtes commerciales les barrières qui ont existé jusqu'à présent.
>
> L'Amérique du Sud, l'Océanie, l'Australie et les côtes du Pacifique du continent septentrional seront les premières bénéficiaires directes de son achèvement, et l'Inde et la Chine seront plus tard des participantes pour leurs produits et leurs objets manufacturés dans les résultats qui doivent suivre l'ouverture de notre courte route, dont la *nécessité* a été reconnue depuis longtemps.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

amorties aux six premiers tirages
et non présentées au remboursement.

2.662	5	35.395	5	81.405	6	116.831	2
3.641	5	35.826	4	81.872	5	116.968	6
3.701	6	36.413	6	82.243	5	117.968	6
4.543	6	37.504	6	82.396	6	118.485	5
5.920	6	37.735	6	83.528	5	119.024	5
6.268	6	38.549	5	83.844	6	119.684	5
6.326	5	39.119	5	83.874	6	120.207	5
9.876	6	39.958	6	84.380	6	120.998	6
9.913	6	41.430	6	85.056	6	121.808	5
9.940	5	41.725	6	85.351	6	122.107	6
10.156	6	43.765	5	85.682	5	123.473	6
10.581	6	45.669	6	86.987	6	123.940	6
10.612	5	45.992	6	88.956	6	124.156	6
10.848	6	46.127	6	89.971	5	124.226	6
11.577	1	46.724	5	90.400	6	124.302	5
12.550	5	47.631	6	91.479	5	124.975	6
12.912	6	48.299	5	92.263	6	125.779	6
13.742	5	49.468	5	92.892	6	125.842	6
14.353	5	49.746	6	93.083	5	126.121	6
14.361	5	51.327	6	93.274	6	126.908	5
14.392	6	51.538	3	93.292	5	127.522	6
15.296	6	52.239	5	94.270	5	128.675	6
15.515	5	52.410	6	94.805	5	128.703	5
16.877	6	54.637	2	95.036	3	129.169	5
17.328	6	55.089	6	98.945	5	129.200	6
19.148	6	56.071	6	99.115	6	129.941	5
19.528	6	56.288	5	99.565	5	130.093	6
19.912	6	56.579	6	100.295	6	130.144	6
20.415	6	58.254	5	101.111	6	130.371	5
21.245	5	58.806	6	101.595	6	130.483	5
21.298	6	58.966	5	101.715	5	130.850	5
21.898	6	59.393	6	101.725	6	130.855	6
22.649	5	59.707	6	102.241	6	133.107	6
22.669	5	59.741	5	102.295	5	133.447	6
23.128	5	61.208	1	102.351	5	133.796	6
23.368	6	61.665	6	102.619	6	134.787	5
23.722	4	62.360	6	102.963	6	135.203	6
23.787	5	62.362	6	102.992	6	135.261	6
26.256	6	62.840	6	103.084	5	135.393	6
26.300	5	63.811	6	103.552	5	135.492	5
26.722	5	64.980	5	103.565	6	136.084	5
26.725	6	65.175	6	103.613	4	136.163	5
27.191	5	65.699	6	103.746	6	137.459	6
27.251	6	65.715	6	104.051	6	139.258	5
27.292	5	66.817	6	104.627	6	139.345	5
28.247	6	67.016	6	106.755	6	139.978	6
28.919	5	67.708	6	107.076	5	140.021	6
29.794	6	67.758	6	107.170	6	141.878	5
29.888	6	68.146	6	109.799	6	142.548	5
30.043	5	68.698	6	109.938	6	143.993	3
31.316	6	69.473	6	110.084	1	144.247	5
32.031	6	74.600	6	112.856	6	145.238	6
32.150	6	75.358	5	112.986	6	145.531	5
32.782	6	75.369	5	113.865	6	145.553	6
33.486	6	78.566	5	113.999	6	147.396	5
33.761	5	78.613	5	114.658	5	148.097	4
34.198	5	79.067	3	115.445	6	148.910	5
34.429	6	79.740	6	116.165	6	149.147	5

149.225	5	200.958	6	241.082	5	278.648	5
149.552	6	201.058	4	241.365	6	279.085	6
150.078	6	201.100	6	243.018	5	279.103	6
150.717	6	201.819	6	244.266	6	279.164	5
154.974	6	202.135	3	244.301	6	279.343	6
155.170	6	202.561	6	244.927	5	279.345	5
155.311	6	202.879	5	245.035	6	279.662	5
157.041	4	202.952	6	246.535	2	281.573	6
157.213	6	203.101	5	247.082	6	283.479	4
157.676	6	203.116	5	247.116	6	284.595	4
158.117	6	203.701	4	247.686	1	285.536	5
158.276	6	205.096	6	247.934	6	285.671	5
158.350	5	205.274	6	248.659	5	286.785	6
159.038	5	205.680	6	248.753	6	287.106	6
159.524	6	205.827	6	249.450	5	287.967	6
160.164	6	207.213	6	250.359	5	288.005	5
160.401	6	207.608	6	252.917	6	288.970	6
160.582	6	208.505	6	253.627	5	289.657	5
162.289	6	210.282	4	254.471	3	290.669	5
164.952	6	211.460	6	255.515	6	292.055	5
165.266	6	211.639	6	255.634	6	292.587	6
165.786	2	213.856	6	255.679	6	293.195	6
166.931	5	217.843	6	256.493	6	295.218	6
171.853	6	218.757	5	256.900	5	295.881	5
173.157	5	218.799	6	256.925	6	296.111	5
173.586	6	219.374	5	257.262	5	297.371	5
174.674	6	220.481	3	257.693	5	298.306	6
175.775	6	221.904	5	258.187	6	298.680	6
176.621	6	221.914	6	258.418	6	298.773	6
176.941	5	223.583	6	258.440	6	299.997	4
177.063	6	223.864	6	259.172	6	301.505	5
178.860	6	223.956	5	259.626	4	301.763	4
178.920	6	224.177	4	259.953	6	301.967	6
178.946	5	224.288	5	260.334	6	302.405	5
179.989	5	224.555	6	260.518	6	302.721	3
181.402	6	225.041	5	261.241	6	305.664	3
181.577	5	225.117	5	261.334	5	306.813	3
181.717	5	227.028	6	262.006	4	307.077	6
183.553	5	227.291	6	262.796	6	309.275	4
183.564	2	227.322	6	263.032	5	309.319	6
183.719	5	227.418	5	263.963	5	312.731	6
183.745	6	228.362	6	264.193	6	313.550	6
184.142	6	228.805	5	266.115	6	313.981	6
184.649	6	228.945	6	266.783	6	314.022	6
185.073	1	230.619	4	266.859	5	314.555	6
185.079	6	230.822	5	268.265	5	314.743	6
185.781	5	231.272	5	268.704	3	315.010	6
185.982	6	231.671	6	268.939	6	317.769	6
187.273	4	232.012	5	269.005	6	318.830	5
187.287	1	232.706	5	269.363	6	319.115	5
188.460	6	233.154	6	270.174	6	319.578	6
189.215	6	235.380	2	270.459	5	320.050	4
189.431	6	235.743	6	271.210	6	321.223	6
190.299	6	236.103	6	272.071	6	321.642	6
190.599	5	237.149	6	272.377	6	322.260	6
191.478	5	237.266	6	273.195	4	322.290	6
194.557	6	237.270	5	273.209	3	322.868	5
195.326	6	237.431	5	273.994	4	323.972	6
196.614	5	237.795	6	274.151	6	324.309	6
196.638	5	238.648	6	274.328	6	324.371	3
198.543	6	239.961	6	274.813	5	324.711	6
198.710	6	240.556	6	278.203	6	324.724	4
200.827	4	241.001	6	278.602	6	326.297	6

327.025	6	365.639	1	394.501	5	431.171	6
328.504	6	366.892	6	394.880	6	431.185	6
328.931	6	367.775	6	396.143	5	432.363	6
329.986	5	368.154	6	396.165	5	433.283	5
330.994	6	368.194	5	397.081	5	433.398	5
331.522	6	368.645	6	398.034	6	433.965	6
332.320	5	368.759	6	398.108	6	434.249	5
332.710	6	369.125	6	398.180	4	434.418	6
334.392	6	369.327	5	400.292	6	435.821	6
335.583	6	369.481	4	401.316	6	435.841	6
337.289	6	371.411	6	402.815	6	437.049	6
338.096	5	373.180	4	403.676	6	437.319	5
338.116	5	373.588	6	404.347	6	437.478	6
338.323	6	373.723	6	405.418	5	437.482	6
338.940	6	373.974	5	405.738	6	438.387	2
342.735	6	374.754	4	406.611	6	438.607	5
343.287	5	375.285	6	410.308	6	440.621	6
343.307	6	376.117	5	410.993	6	441.384	5
345.017	6	376.276	4	411.756	6	441.881	6
347.191	5	376.409	6	411.761	5	442.979	5
348.611	6	377.125	4	413.253	5	443.002	4
349.105	6	377.983	6	415.084	6	444.507	5
349.320	5	379.730	6	415.313	6	445.017	5
349.599	6	379.966	6	415.370	5	445.364	5
350.286	3	381.307	5	416.834	6	446.533	6
350.374	4	382.332	5	417.494	6	447 543	6
350.737	5	382.340	6	417.811	6	448.218	5
350.758	6	382.987	5	418.961	6	448.927	5
352.086	5	382.990	5	419.053	6	449.853	6
353.442	5	383.447	6	419.159	6	449.910	5
354.164	6	383.578	2	419.413	5	450.383	5
354.173	6	383.584	5	420.345	6	453.046	6
354.197	5	385.610	6	421.183	6	453.085	6
354.887	5	386.432	6	423.192	6	453.651	6
358.455	6	386.552	6	423.271	5	454.402	6
358.546	6	386.810	5	423.400	6	454.939	6
360.693	5	388.561	5	424.048	5	455.185	1
360.797	6	389.688	6	424.112	6	455.311	6
361.452	5	391.155	6	425.291	6	455.771	5
361.870	4	391.178	4	426.346	5	455.862	6
362.441	3	392.139	5	427.898	5	456.258	5
362.735	5	392.553	1	427.989	5	456.323	4
364.392	5	392.981	5	429.006	6	457.974	6
364.559	5	393.195	1	429.119	4	458.243	6
364.784	6	393.277	6	430.329	6	458.406	6
365.370	6	393.345	6	430.860	6		
365.592	6	393.600	6	430.869	5		

NOTA. — Les chiffres portés à droite des numéros des Obligations indiquent le tirage auquel ces Obligations ont été amorties :

N° 1 — 1er tirage, 15 octobre 1886. — Le coupon n° 1 est seul payable.

N° 2 — 2e tirage, 15 décembre 1886. — Le coupon n° 2 non payable doit être adhérent au titre.

N° 3 — 3e tirage, 15 février 1887. — Le coupon n° 3 non payable doit être adhérent au titre.

N° 4 — 4e tirage, 15 avril 1887. — Les coupons nos 1 à 3 sont payables.

N° 5 — 5e tirage, 15 juin 1887. — Le coupon n° 4 non payable doit être adhérent au titre.

N° 6 — 6e tirage, 13 août 1887. — Les coupons n° 1 à 4 sont payables.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 28 Octobre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 724. — Sur 14 obligations 4 0/0 au porteur, nos 76,514 à 76,521, 83,343, 83,344, 290,070, 419,525, 419,526 et 448,967.

Opp. 725. — Sur 1 action au porteur, n° 527,816.

Opp. 726. — Sur 10 coupons, n° 13, (échéance du 1er juillet 1887), d'actions au porteur, nos 64,027 à 64,036.

Opp. 727. — Sur 5 actions au porteur, nos 526,006 à 526,009 et 530,888

Opp. 728. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations nouvelles, (1re série), n° 3,133 pour six obligations.

Opp. 729. — Sur 4 obligations nouvelles au porteur, (1re série), nos 28,418, 49,863, 153,763 et 186,850.

Opp. 730. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 4 0/0, n° 3,821 pour 20 obligations.

MAINLEVÉES

Opp. 194. — Sur 8 actions au porteur, nos 79,126 à 79,131, 325,356 et 325,357 et 8 obligations 5 0/0 au porteur, nos 170,709 à 170,711 et 191,789 à 191,793.

Opp. 519. — Sur 14 actions au porteur, nos 536,445 à 536,458, et 6 obligations nouvelles provisoires au porteur (1re série), nos 66,529 à 66,534.

Opp. 609. — Sur 1 obligation 3 0/0 au porteur, n° 168,024.

Opp. 647. — Mainlevée partielle sur 1 obligation nouvelle au porteur (1re série), n° 423,198.

Opp. 669. — Sur 2 actions au porteur, nos 309,094 et 309,095.

Opp. 699. — Sur 43 coupons n° 4 (échéance du 15 août 1887), d'obligations nouvelles au porteur, (1re série), nos 280,131 à 280,145 et 280,148 à 280,175.

Opp. 721. — Sur 15 coupons n° 6, (échéance du 1er octobre 1887), d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 233,390 à 233,399, 302,457 à 302,460 et 357,559.

ERRATUM

Opp. 717. — *Lire*: sur coupons n° 6, (échéance du 1er octobre 1887), des obligations 4 0/0, nos 208,487 à 208,496, *au lieu de* coupons n° 5 (échéance du 1er avril 1887), concernant les mêmes obligations.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Nous croyons devoir signaler que M. Blanc, photographe, à la suite d'un nouveau séjour dans l'Isthme, a recueilli une seconde série de vues, prises le long du Canal, sur toute la ligne, entre Colon et Panama.

Cette intéressante collection, terminée au mois de mai 1887, — et dont une partie a été exposée le jour de l'Assemblée générale des actionnaires dans le local de leur réunion, — est la reproduction la plus saisissante de l'état des travaux, des divers types d'appareils en fonctionnement, de l'aspect des chantiers et des stations, etc.

Les photographies sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46, à Paris.

Le Gérant : POURTET.

ARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 17 AU 31 OCTOBRE 1887

DATES — Oct.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouissance 1er juillet	OBLIGATIONS 5 p. 100 Jouiss. 15 juillet	OBLIGATIONS 3 p. 100 Jouissance 15 avril	OBLIGATIONS 4 p. 100 Jouiss. 1er avril	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 aout 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 175 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
17	2350 2300	360 361.52 358.75	en liq.: 361.25 au 31: 361.25	315 311 315	196 25 195 194 50 195 195.25 194.50	240 239 238 240	439 438 437.50 439 438.25 439	439.50 439.75	400 403 400 397.50	425 424 425 423 422
18	2330 2350	360 358.75 357.50 356.25 355 353.75 352 50 351.25	en liq.: ... au31 : 358.75	319 318 316 314 312	195.75 195 50 195 195 75 194.50, 194 193 192 50	239 240 238 237 236	437.50 437 25 437 436	440 439 438 437 436 435	397.50 395 392.50 390	424 423 50 423 422 421 420 424 422
19	2300 2350 2325 2350	356 25 355 353.75 352.50	en liq. : .. au 31 : 353.75	318 316 315 310 316 315	194 50 194 193 192 50 192 192.50 193.25 192	235 233 23[illegible] 230 231 232 233.50 234	436 435 434 433 432 436	434 433	400 397.90 395 390	424 422 420 421
20	»	355 353 25 357.50 355 353.75 355	en liq. : ... au 31 : 355	314 310 31[illegible] 313	194.25 194 193.75	236 237 236	436 435 431 432 435 436	431 435 436 437.50	395 397	423 423 50 422.50 421 422
21	2325	355 353 75 355 356 25 355 356.25	en liq. : ... au31 : 355	3 5 312 313 314.50	193 192.50 193 193.25	»	436 4[illegible]4 432 436	437 436 4[illegible]5.75 435	»	423 423.50 424 425 426 427
22	2325 2300	355 356.25 353.75	en liq. : .. au 31, 356.25	315 314 313	194 193 50 193.25 193 192.75 192 50 192 193.75 192	236	435 433 432.25 435 433	435 433 432 432.50 432	403 402	426.50 427 427.50 426.50
24	2325	355 353.75 355	en liq. . .. au 31, 355	315 314 313.75 313 312 311 310 312	193 193.25 193 193.50	235 234 232 231 232 234 235	433 4 4 435 434 435 436	432 433	403 402 4.4	429 50 428.50 427 428 50 (175 fr. payés).
25	2300 2275	355 353.75	en liq. : . au 31, 355	311 312 313 311 310	194 193 193 50	231 233	432	433 434 435	401 395	425
26	2287.50	353.75 352.50 353.75	en liq. . . . au 31, 353.75	312 313 312 311	193 192.75 192.50 192 190 192 190	234 232 50 231 233.50	432.75 432.50 432	432.25 433	398 398 400	425 424 422.50
27	2300	355 353.75 355	en liq. : ... au 31, 355	310 307.50 305 308 310	190 193 191 190 25	234 233 232.50	430	434 75 433 432.50 432.25 432	398	425 423
28	2300 2295	353.75 355 356.25 355 353.75	en liq. : ... au 31, 355	310 312 310	191 191.25 191 50 191.75 192 192 25 192 50 191 191.50	231 230	433 434.25 432.50	433 432 433	398 395 398	423 22.50 421
29	2300 2275	352.50 353.75 355 356.25	en liq. : ... au 31, 356.25	312 313 312 312.50 313	191 190.25 190	230	427 426 428	432 50 432	398 395	422.50 425
31	2300 2290	355 356.25 357.50	en liq. : .. au 31, 357.50	310 309 310 310.50	190 190 50 190 190.25	232 230 230.50	430 431 432 430	432 430.50 430	395	425 427.50 430 425 422.50

8e Année. — Numéro 198. Mercredi 16 Novembre 1887.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

DÉPÊCHE TÉLÉGRAPHIQUE

Une dépêche télégraphique parvenue à l'Administration fait connaître que les dix-sept premiers kilomètres du Canal maritime, du côté de Colon, sont ouverts, et qu'en conséquence une navigation peut se faire maintenant depuis l'Océan jusqu'à Palo Horqueta.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

La compagnie est complètement étrangère aux divers syndicats qui sollicitent des envois de titres et *elle décline à cet égard toute responsabilité*.

Le Secrétaire général,
H. BOUDET.

La Compagnie vient également de publier un *Avis* dans les journaux de Paris et de province pour inviter MM. les Actionnaires et Obligataires à faire connaître leur adresse à l'Administration, à Paris, 46, rue Caumartin, de telle sorte que les communications de M. Ferdinand de Lesseps puissent leur arriver sans retard.

Voici le texte de l'avis publié :

MM. les Actionnaires et Obligataires sont priés de faire connaître leur adresse à l'Administration, à Paris, 46, rue Caumartin, pour recevoir une communication de M. Ferdinand de Lesseps.

Le Secrétaire général,
H. BOUDET.

Nous avons retardé de vingt-quatre heures la publication de ce numéro du* Bulletin *pour pouvoir donner à nos lecteurs, en entier, les documents qui suivent :

*A Messieurs les Fondateurs,
Actionnaires, Obligataires
et Correspondants de la Compagnie,*

Paris, 15 novembre 1887.

MESSIEURS,

J'ai signé ce matin, avec M. Eiffel, l'engagement nécessaire pour assurer l'ouverture du Cana à la grande navigation.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, aussitôt convoqué, a approuvé cet engagement, ainsi que ma lettre à M. Rouvier, président du Conseil des ministres.

Je vous transmets, dès l'issue de la séance du Conseil, la lettre que j avais écrite aux membres de la Commission supérieure des travaux et celle que je remets aujourd'hui à M. Rouvier.

Vous venez d'assister à de nouvelles manœuvres, abominables cette fois, dirigées contre notre entreprise à la Bourse de Paris. Peu d'entre vous, je le sais, se sont laissé intimider. Vous avez com-

pris que ces fausses dépêches télégraphiques, ces fausses lettres et ces circulaires confidentielles chèrement affranchies, que ces baisses violentes imposées par la spéculation, que ces infamies prodiguées et ces dépenses faites en Annonces, Correspondances, Brochures, etc., devaient avoir un but intéressé.

Ce but, — toujours le même, et par les mêmes moyens qui furent jadis employés contre les actionnaires et les obligataires du Canal de Suez, — était de vous déposséder, de vous prendre vos titres, à la veille du jour où la solution finale allait vous être annoncée.

Mes projets, vous les connaissez depuis deux ans ; mon dernier rapport les précisait ; je ne pouvais vous dire les résultats de nos études dernières qu'après les avoir obtenus ; — et, comme d'usage, dès qu'ils sont obtenus, vous en êtes informés les premiers.

Que les actionnaires et obligataires de Panama demeurent fermement unis, comme l'ont été les actionnaires et les obligataires de Suez ; qu'ils restent sourds aux avances de leurs prétendus défenseurs, qui sont leurs pires ennemis, comme aux menaces de leurs adversaires ; qu'ils sachent enfin que s'il existait, à un moment quelconque, le moindre danger pour notre entreprise, c'est moi qui le leur signalerais, et personne autre avant moi.

Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assurance de mon dévouement,

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

à Monsieur ROUVIER, Président du Conseil, Ministre des Finances,

Paris, le 15 novembre 1887.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le Canal maritime de Panama, tel que l'avait voté le Congrès international de 1879, devait coûter 1,200 millions de francs et être exécuté en 12 années, pour donner passage, dès la première année d'exploitation, à un trafic de 7 millions et 1/2 de tonnes.

Il était possible d'exécuter le Canal en 8 années en doublant le matériel ; c'est ce qui a été fait. Ce matériel répondait à un groupement de 30 à 40.000 travailleurs ; j'espérais que nos entrepreneurs se les procureraient.

Le trafic de 7 millions et 1/2 de tonnes assure, à raison de 15 francs par tonne, et indépendamment de tous les produits accessoires, — Domaine (500,000 hectares), taxes de pilotage, de remorquage, de stationnement, etc., — une première recette annuelle de 112 millions 1/2 de francs.

Dans son évaluation des dépenses totales, le Congrès international avait calculé que les emprunts coûteraient 5 0/0 l'an.

Les agissements des adversaires financiers de l'entreprise n'ont pas permis, sur ce point, la réalisation des vues du Congrès international.

D'autre part, les craintes éprouvées par certains entrepreneurs ont paralysé leur élan, fait perdre en hésitations un temps précieux, et la date d'ouverture du Canal maritime, qui avait été fixée d'abord pour 1888, a dû être éloignée d'un an, reportée à la fin de 1889. Pour plus de sûreté, — la fin de l'année étant sous l'influence de la saison pluvieuse, — nous admettons que l'inauguration du Canal maritime pourra n'avoir lieu que dans les premiers mois de 1890.

Le coût du creusement du Canal proprement dit ne s'est pas modifié ; mais les charges annuelles résultant des derniers emprunts, — et bien que ces intérêts si lourds soient en réalité touchés par les propres associés de l'entreprise, — augmentent chaque jour le coût d'ensemble du Canal.

En présence de l'acharnement inqualifiable d'adversaires que protège le libéralisme de nos lois, je me suis décidé, ainsi que je l'avais promis aux Actionnaires il y a deux ans, à faire pour le Canal maritime de Panama ce que j'ai fait jadis, dans des circonstances identiques, pour le Canal maritime de Suez, c'est-à-dire : Assurer au trafic annuel prévu de 7 millions 1/2 de tonnes un passage suffisant et réserver à l'avenir l'achèvement du Canal maritime définitif, au moyen de prélèvements minimes, comme à Suez, sur les bénéfices annuels de l'exploitation.

Les charges d'emprunt et autres imposées à la Compagnie par l'exécution du Canal maritime, lui font la situation actuelle suivante :

Capital actions	300 millions de francs	
Emprunts autorisés et réalisés	635	—
Emprunts autorisés et à réaliser	265	—
Charges imposées en surcroît du devis de la Commission internationale	300	—
Total général actuel du coût du Canal le jour de son inauguration, en 1890, tout compris	1.500 millions de francs	

Les recettes provenant de la seule taxe de transit appliquée aux 7 millions 1/2 de tonnes, — 112 millions 1/2 de francs, — laisseraient, après un

service de 6 0/0 l'an aux emprunts, — 72 millions de francs par an, — une somme de 40 millions de francs pour faire face :

1° Aux frais d'Administration....	5 millions.
2° Aux frais d'entretien	6 —
3° A l'intérêt à 5 0/0 du capital-actions...........................	15 —
4° A l'imprévu.................	4 —
Total..............	30 millions.

Soit un bénéfice de 10 millions de francs à distribuer à titre de premier dividende.

Ces constatations faites, et les décisions de principe arrêtées, il restait à assurer l'exécution du programme qui en résultait.

La haute Commission Consultative des travaux ayant été aussitôt convoquée, les deux questions suivantes lui furent posées :

« *A.* — Est-il possible d'établir dans le massif « central un bief supérieur qui permettrait de con- « tinuer les travaux du Canal à niveau en appli- « quant au creusement de cette partie les procédés « de dragage ?

« *B.* — Sera-t-il possible, dès que ces disposi- « tions seront réalisées, et sans interrompre les « travaux d'approfondissement, d'ouvrir l'exploi- « tation maritime entre les deux Océans? »

La Commission supérieure consultative se réunit, ainsi composée :

MM. DAUBRÉE, Membre de l'Institut, Inspecteur général des mines, *Président.*

l'Amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE, Membre de l'Institut.

JACQUET, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

LALANNE, Sénateur, Membre de l'Institut, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

PASCAL, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

VOISIN BEY, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

RUELLE, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur de la Construction à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

LAROCHE, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Professeur du Cours de Travaux maritimes à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

LAROUSSE, Ingénieur hydrographe.

BOUTAN, Ingénieur des Mines.

OPPERMANN, Ingénieur des Mines.

En séance plénière, la Commission répondit affirmativement, *et à l'unanimité*, aux deux questions posées.

Cette approbation ne laisse plus à extraire que 40 millions de mètres cubes, dont 10 millions de terrains durs et 30 millions de terrains dragables.

Ces extractions réduites étant matériellement assurées, nous confiâmes à M. Eiffel, dont la science d'ingénieur aussi précise que hardie et les grands travaux métallurgiques ont consacré la réputation, — et en lui imposant l'obligation de s'adresser à l'industrie française, exclusivement, pour la fourniture des matières et tous autres concours, — le soin de nous présenter un contrat d'exécution des travaux d'art.

Ce matin, M. Eiffel a pris l'engagement d'exécuter ces travaux, à ses risques et périls, dans les délais et aux conditions voulues par la Compagnie.

Il appartient maintenant au seul Gouvernement de la République, — puisque la loi française nous oblige à lui adresser notre requête, — d'assurer définitivement l'exécution de notre programme, en autorisant la Compagnie universelle du Canal interocéanique à émettre des obligations à lots.

Les disponibilités de la Compagnie devant être au 1er janvier prochain, toutes dépenses payées jusqu'à cette date, y compris les coupons de janvier, de 110 millions de francs, j'ai l'honneur, Monsieur le Président, de demander cette autorisation :

Pour les 265 millions de francs qui restent à émettre sur les 600 millions autorisés par les Actionnaires ;

Pour les 300 millions qui pourraient être nécessaires, d'ici à 1890 ;

Et, éventuellement, pour tout ou partie des emprunts déjà réalisés, dont la conversion serait offerte aux Obligataires.

Je tiens à votre entière disposition, Monsieur le Président, et en conséquence à la disposition du Parlement, tous contrats et documents actuellement en nos mains, et par lesquels l'exécution du programme arrêté est garantie.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mes sentiments les plus dévoués.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

COMMISSION SUPÉRIEURE CONSULTATIVE DES TRAVAUX

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS AUX MEMBRES DE LA COMMISSION

Paris, le 25 septembre 1887.

MESSIEURS,

Le 18 janvier dernier, nous vous remettions la

Note suivante déterminant le but de votre convocation :

« La Compagnie, convaincue que l'exécution du « Canal à niveau, tel qu'il a été défini et voté par « le Congrès international de 1879, est réalisable et « doit être réalisée,

« Demande à la Commission supérieure consul- « tative des Travaux de vouloir bien :

« 1° Donner son avis sur divers projets de ca- « naux à écluses qui ont été présentés à l'Admi- « nistration ;

« 2° Examiner d'autres projets par lesquels, le « creusement du Canal à niveau étant continué « sans interruption, une communication entre les « deux Océans et en conséquence un commence- « ment d'exploitation maritime pourraient être « établis dans un plus bref délai ;

« 3° Apprécier et comparer les divers projets au « point de vue de l'exploitation ainsi que de la « durée et de la dépense de l'exécution. »

En communiquant cette *Note* aux actionnaires réunis en Assemblée le 21 juillet, je disais :

« Il ne faut pas que de cette formule, présentée « loyalement et sans restriction, il résulte un ma- « lentendu.

« Parmi ces projets soumis à la Commission con- « sultative, il en est qui consisteraient à substituer « *définitivement* un Canal à série d'écluses au Canal « à niveau entre les deux Océans.

« Je ne consentirai jamais à cette substitution « définitive. »

Nous ne saurions en effet nous départir du mandat que nous avons reçu du Congrès international de 1879 et qui est la base, la condition de notre entreprise.

Votre Sous-Commission d'Etudes poursuit l'examen des questions importantes et complexes posées dans notre *Note* du 18 janvier.

« Nous laisserons, ai-je dit aux Actionnaires, à « la haute Commission Consultative des travaux, « — qui a nommé une Sous-Commission d'études « dans ce but, — la pleine et entière liberté d'exa- « men, d'appréciation, de conclusion. Et pendant « qu'elle poursuivra son étude savante et con- « sciencieuse, nous, nous creuserons le Canal à « niveau, prêts à sanctionner, le moment venu, la « décision souveraine conforme aux engagements « que nous avons pris envers le monde et envers « les actionnaires. »

Votre Sous-Commission ne peut pas encore avoir terminé ses travaux ; nous vous appelons donc aujourd'hui pour avoir votre avis sur un mode d'exécution du Canal à niveau que les circonstances nous amènent à adopter, et dont je me propose d'ordonner personnellement l'application, si vous l'approuvez, à mon prochain voyage dans l'Isthme.

Depuis votre dernière réunion, un emprunt que nous avons fait, conformément à l'autorisation des actionnaires, a augmenté nos charges annuelles.

L'espoir qu'avait conçu le Congrès international de 1879 de voir la *Compagnie universelle du Canal de Panama* se procurer, à raison de 5 0/0 l'an, les 1,200 millions nécessaires à l'exécution du Canal ne s'est pas réalisé. Les assauts continuels et acharnés que des adversaires intéressés livrent à notre crédit n'ont pas un seul instant ébranlé nos actionnaires ; mais ils ont intimidé le monde financier et rendu de plus en plus onéreux les appels que nous devions faire au crédit. Le coût de construction du Canal maritime s'augmente ainsi chaque année d'un surcroît de charges imprévues à l'origine.

C'est pour compenser l'effet de cet accroissement de charges, que nous cherchons, — ainsi que cela s'est fait au Canal de Suez, — à établir le plus tôt possible une communication maritime entre les deux Océans, sauf à achever plus tard la voie ouverte à la navigation universelle. C'est le vrai moyen de battre des adversaires qui ne désarmeront pas, d'en finir avec un surcroît de charges, une augmentation de dépenses finales que chaque année peut aggraver.

« Si, disais-je aux actionnaires en 1886, déjà, « d'ici à 1889 des difficultés actuellement imprévues « venaient à se présenter, si des augmentations de « dépenses venaient à s'imposer, nous n'hésiterions « pas à prendre telles décisions qui assureraient la « réalisation de notre promesse.

« Il en fut ainsi pour le Canal de Suez, dont « l'ouverture avait été promise pour 1869 et qui « fut livré aux navires à la date fixée, le 17 no- « vembre, avec une profondeur de 6 mètres seu- « lement, au lieu des 8 mètres prévus au programme « primitif de la Commission internationale.

« Vous savez les résultats obtenus par l'exploi- « tation du Canal de Suez, que nous avons amé- « lioré successivement avec une partie des larges « bénéfices distribués, et que nous améliorons « encore. »

Depuis, un fait d'ordre technique s'est produit qui nous aurait amené aux mêmes résolutions.

Ainsi que nous l'avions promis aux actionnaires, le matériel accumulé sur toute la largeur de l'Isthme est très supérieur aux forces mécaniques que réclamait la théorie du creusement du Canal ; nous n'avons rien refusé à aucun entrepreneur ; nous avons fait à ceux qui le demandaient, dans la mesure bien entendu de nos pouvoirs et de nos droits, toutes les avances d'argent jugées utiles ; nous n'avons rien négligé, en un mot, de ce qui pouvait encourager, soutenir, aider nos collaborateurs.

Les uns, presque tous, ont satisfait jusqu'ici à nos intentions avec une activité, un zèle, un dévouement auxquels nous devons rendre hommage, ne se laissant affaiblir par aucun accident, arrêter par aucune difficulté, et résidant personnellement sur leurs chantiers, condition indispensable d'un travail sérieux et continu ; — d'autres, ne répondant pas à la grandeur de la tâche qu'ils avaient sollicitée, ou se trompant peut-être, n'ont pas, par exemple, pris à temps toutes les mesures qu'exigeait le recrutement des ouvriers, et les résultats qu'ils ont obtenus se sont trouvés, par défaut de main-d'œuvre notamment, considérablement inférieurs aux sacrifices d'organisation que la Compagnie avait consentis.

Nous pensons bien qu'il ne s'agit ici que d'un retard, et que dès le commencement de la saison sèche prochaine tous les entrepreneurs, — sans exception alors, — satisferont comme ils le doivent aux engagements qu'ils ont pris. Mais c'est une éventualité qu'il ne nous est pas permis d'attendre. Nous ne pouvons vraiment pas, tandis que notre crédit est si violemment attaqué, que notre œuvre, d'un caractère si éminemment national, n'a pas même rencontré l'appui qu'obtinrent jadis les actionnaires du Canal de Suez, et que nous nous trouvons ainsi forcés d'offrir aux capitalistes des conditions de prêt de plus en plus lourdes pour nous; — il nous est impossible, dis-je, de risquer les conséquences d'hésitations, de lenteurs, de retards pouvant résulter du mode d'exécution actuellement appliqué par les entrepreneurs.

Si les entrepreneurs qui s'en sont chargés n'arrivaient pas, à bref délai, à entretenir sur les chantiers les 30,000 ouvriers maintenant indispensables, nous nous trouverions, par la faute de ces entrepreneurs, dans une situation très difficile, et c'est la Compagnie qui en souffrirait.

J'estime déjà à 150 millions de francs environ l'augmentation de dépenses qui résultera, le jour de l'ouverture du Canal à la navigation, des lenteurs, des retards dont je viens de parler, à cause surtout du surcroît des charges que nous avons dû subir pour nos emprunts. Il était donc nécessaire d'aviser, et tout de suite.

L'entreprise du Canal de Suez se trouvait dans une situation à peu près identique en 1864. L'opposition du Gouvernement britannique ayant réussi à empêcher l'arrivée des ouvriers sur les chantiers de l'Isthme, M. Lavalley substitua le mode de creusement par dragages aux modes divers jusqu'alors employés, réclamant des quantités d'ouvriers. Des dragues creusèrent le Canal non seulement dans les parties basses, mais encore au seuil du Sérapéum, c'est-à-dire à 19 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Nous vous proposons donc, sans attendre les conséquences des difficultés de recrutement, — qui peuvent ne pas se produire d'ailleurs, mais que nous voulons prévoir, — de substituer le plus possible à Panama, comme jadis à Suez, le mode de creusement par dragages aux modes divers actuellement employés ; ce qui nous permettrait de parer à l'avance, et complètement, à la seule difficulté sérieuse capable de nous entraver, et en même temps d'ouvrir le plus rapidement possible aux navires un passage entre les deux Océans.

Des 74 kilomètres de Canal à creuser d'un Océan à l'autre Océan, 60 kilomètres seront achevés en temps voulu, cela ne fait plus un doute ; les 14 kilomètres du massif central, dont le sommet est déjà profondément attaqué, seraient fermés aux deux extrémités, formant bief, transformés en lac, — comme le fut le seuil du Sérapéum à Suez, — et dans ces eaux viendraient les dragues, dont le maniement exige peu d'hommes et qui fournissent un cube considérable.

Profitant de ce bief intérieur et des barrages de retenue établis aux deux extrémités des 14 kilomètres de canal à niveau surélevé existant au massif central, nous construirions, dans les barrages mêmes, des sas reliés aux 60 kilomètres de Canal maritime terminés du côté de l'Atlantique et du côté du Pacifique.

La communication serait établie entre les deux Océans, le trafic annuel de 7,500,000 tonnes indiqué par le Congrès international transiterait, la démonstration du percement possible de la Cordillière serait faite; et continuant l'approfondissement de la voie, successivement, au fur et à mesure du développement du trafic, nous descendrions partout jusqu'aux 9 mètres au-dessous du niveau de la mer, conformément au mandat du Congrès international.

Nous vous demandons de vouloir bien nous donner, avec votre haute compétence, votre avis sur l'exécution du Canal au moyen de dragages généralisés, et sur l'utilisation, pour le passage des navires, de la partie du Canal maritime à niveau surélevé creusée au massif central, soit :

1° Est-il possible d'établir dans le massif central un bief supérieur qui permettrait de continuer les travaux du Canal à niveau en appliquant au creusement de cette partie les procédés de dragages ?

2° Sera-t-il possible, dès que ces dispositions seront réalisées, et sans interrompre les travaux d'approfondissement, d'ouvrir l'exploitation maritime entre les deux Océans ?

Je n'attends que votre avis sur ces deux points techniques pour saisir le Conseil des questions d'ordre administratif qui en seront la conséquence, et pour me rendre ensuite dans l'isthme ordonner l'exécution immédiate du programme adopté.

Le Président-Directeur,

FERDINAND DE LESSEPS.

LES DERNIERES MANŒUVRES

de la Spéculation.

Le correspondant du *Standard*, signalant les agissements de la spéculation dans la dernière baisse des actions se demande à quelle cause il faut les attribuer.

Il dit à ce propos :

Dès le début de l'entreprise, il y a eu certaines bandes de spéculateurs malhonnêtes qui ont, sans hésitation, employé les manœuvres les plus déloyales pour influencer les cours des valeurs de Panama sur le marché. Pour favoriser leurs opérations à la Bourse, ces spéculateurs ont, cette semaine, envoyé à l'éditeur du *Messager de Paris*, qui l'a imprimée de bonne foi, une lettre signée Victor de Lesseps. Ce document, bien entendu, n'a jamais été signé par son auteur présumé.

Après avoir relevé les invraisemblances conte-

nues dans cette lettre fausse, le correspondant du *Standard* poursuit en ces termes :

Les difficultés naturelles qu'il y a encore à surmonter avant que le canal puisse être ouvert au trafic sont assez grandes, et les immenses avantages que l'achèvement de l'entreprise procurera à toutes les nations sont suffisamment considérables pour qu'on soit surpris que les Americains principalement, qui profiteront le plus du canal, cherchent par des manœuvres déloyales à rendre impossible l'achèvement de la tâche colossale de la Compagnie.

M. de Lesseps a triomphé de l'opposition loyale des Anglais au canal de Suez, et il y a maintenant des administrateurs anglais dans le conseil, qui travaillent en parfaite harmonie avec leurs collègues français.

Il faut espérer, pour le bien du monde, que M. de Lesseps surmontera aussi les difficultés naturelles et l'opposition moins honnête qu'il rencontre maintenant dans le cas du canal de Panama.

LETTRE DE M. VICTOR DE LESSEPS

La lettre suivante a été adressée aux directeurs d'un certain nombre de journaux par M. Victor de Lesseps, administrateur de la Compagnie du Canal interocéanique.

Paris, le 10 novembre 1887.

Monsieur le Directeur,

Vous avez reproduit une lettre portant ma signature et qui a été communiquée au Directeur du *Messager de Paris*, dont la bonne foi a été surprise.

Cette lettre est l'œuvre d'un faussaire.

Veuillez agréer, etc.

VICTOR DE LESSEPS.

ACADÉMIE DES SCIENCES

Séance du 24 octobre 1887.

Extrait du *Journal Officiel :*

M. LEVASSEUR, de l'Académie des sciences morales et politiques, communique la statistique de la superficie et de la population des contrées de la terre.

M. LE PRINCE ALBERT DE MONACO expose les résultats obtenus pendant la troisième campagne scientifique de son yacht l'*Hirondelle*. On a continué à jeter 931 flotteurs en verre doublé de cuivre, fabriqués sur les fonds donnés par la ville de Paris, de façon à déterminer la direction des courants marins ; on a examiné la faune et la flore de l'Océan jusqu'aux profondeurs de 3,300 mètres. Enfin, le prince Albert de Monaco termine sa communication en signalant les effets de l'huile sur la mer, absolument conformes aux prévisions de M. l'amiral Cloué. Le 23 août, notamment, l'*Hirondelle*, prise dans le demi-cercle dangereux d'un cyclone, n'aurait peut-être pas résisté comme elle l'a fait pendant cinq heures à la violence vraiment exceptionnelle des lames, sans l'action de l'huile.

M. DE LESSEPS a reçu à ce propos une lettre de la baie de Panama lui annonçant que le clapet n° 3 a été assailli dans le port de Talcohuano par une bourrasque qui a duré dix jours. Le clapet a supporté l'ouragan, grâce à l'emploi des sacs d'huile.

LETTRE DE DON CARLOS

Nous reproduisons ci-dessous, à titre de document, une lettre que le duc de Madrid a adressée, à la suite de sa visite dans l'isthme, au gouverneur de Panama :

Arica, le 16 juin 1887.

Au général don Alejandro Posada,
gouverneur de Panama.

Mon cher général,

Vous avez été la première autorité qui, aussitôt débarqué, m'a reçu dans mon second voyage à l'Amérique espagnole. C'est à vous que je m'adresse pour saluer, par votre entremise, les peuples de l'Amérique centrale, et tous les autres, frères du mien, que je ne visite, cette fois-ci, qu'avec le cœur. Je suis le premier de ma race qui foule le territoire découvert par Colomb, et j'éprouve le besoin de soulager mon cœur d'Espagnol. Ce n'est pas, pourtant, à l'autorité que je m'adresse, mais à l'homme qui a gagné mes sympathies par son amour pour la mère-patrie et pour le pays dans lequel il a vu le jour.

Descendant des anciens rois qui ont dominé le Nouveau Monde, je le parcours aujourd'hui incognito, exilé de ma patrie ; mais toutes les fêtes et les marques d'affection dont on m'entoure sont pour elle, et c'est en son nom adoré que je les accepte avec reconnaissance.

L'Espagne ne rêve pas d'assujettir de nouveau ses filles émancipées ; elle ne souhaite que leur agrandissement auquel on ne peut arriver que par l'union de tous les peuples de notre sang et de notre langue. Je me regarderais comme fort heureux si mon voyage parvient à inspirer ou à fortifier cette pensée, qui est dans notre famille gloire héréditaire.

La race hispano-américaine ne peut pas périr. Quand j'ai salué pour la première fois le Pacifique à Panama, j'ai vu se dresser devant mes yeux l'ombre de Balboa, esquissant sur ses eaux la croix avec l'étendard de Castille. Dans les travaux du Canal, œuvre latine, j'ai pressenti un lien entre le passé et l'avenir.

Que celui-ci soit prospère et glorieux pour les peuples de notre race ! Voilà le plus fervent des vœux que j'élève à Dieu sur la terre américaine.

Votre affectionné,

CARLOS.

SUEZ ET PANAMA
Et la marine marchande.

L'ouverture du Canal maritime de Suez aux navires, en 1869, surprit les armateurs qui, sur la foi

des adversaires acharnés de l'entreprise, croyaient encore le Canal maritime « inexécutable » la veille même du jour où plus de 60 bâtiments passèrent d'une mer à l'autre mer sans aucun accident.

Le monde maritime anglais, qui avait été d'ailleurs le plus trompé par ses hommes politiques et par ses propres ingénieurs, sentit vite le poids de l'erreur qu'une hostilité aveugle à l'égard du Canal lui avait fait commettre à son détriment. Dans tous les chantiers du Royaume-Uni on se mit aussitôt à construire des vapeurs de modèles perfectionnés, de tonnage plus fort. Les autres pays de commerce maritime suivirent cette impulsion dans la mesure de leurs besoins, et proportionnellement à l'importance de leurs échanges par mer.

Et quelques années ensuite, — lorsque la flotte marchande à vapeur fut prête, fut mise en exploitation, — le transit par Suez s'accrut successivement, procurant les recettes annuelles chiffrées dans le tableau suivant :

Années.	Recette provenant du droit de navigation.
1870	4.345.758 42
1871	7.595.385 13
1872	14.377.092 17
1873	20.850.726 15
1874	22.667.791 94
1875	26.430.790 61
1876	27.631.458 20
1877	30.180.928 72

En 1877 seulement, on le voit, le mal causé par les adversaires de l'entreprise, pendant la période de construction du Canal, était réparé ; mais le commerce universel et les actionnaires de la Compagnie, avaient « perdu » près de huit années.

Voici en quels termes le *Corriere Mercantile*, de Gênes, qui vient de rappeler ce fait, le déplore au point de vue italien :

L'Italie, malheureusement, ne se trouva pas préparée à cette grande révolution (l'ouverture du Canal de Suez) dans l'industrie des transports qui, en peu de temps, substitua à la voile la vapeur, même pour le cabotage, et à la roue l'hélice ; aux vapeurs en bois ceux en fer, et à ces derniers ceux en acier...

Mais cette révolution, ajoute le rédacteur, n'est pas encore terminée et elle menace, au contraire, dans l'avenir, de s'accentuer de nouveau, quand le percement de l'Isthme de Panama, abrégeant les distances, permettra d'exécuter avec les trois quarts seulement du matériel employé aujourd'hui, les transports et les transactions entre les diverses parties du monde.

Contrairement à ce qui s'est passé pour Suez, l'ouverture du Canal de Panama est déjà escomptée par les armateurs, dont les lignes principales sont organisées dès maintenant pour utiliser le passage dès son ouverture.

LE LIVRE DE M. DE MOLINARI

L'intérêt puissant et l'attrait particulier qu'offre le récit du voyage dans l'Isthme du savant économiste, lors de l'inspection des travaux du Canal faite l'année dernière par la délégation internationale des Chambres de commerce, ont déterminé l'éditeur à publier une édition populaire de cet ouvrage (1).

Le volume, très soigné, malgré son bas prix, contient, comme ceux de la première édition, toutes les lettres écrites par M. de Molinari pendant sa visite aux chantiers sur la ligne de Colon à Panama, ainsi que pendant les relâches, aux Antilles, des paquebots sur lesquels il avait pris passage.

Nous reproduirons ici de courts extraits de cette publication qui fixera l'attention des actionnaires et obligataires du Canal de Panama.

La puissance de l'attaque est proportionnée à celle de la défense, et quand on a vu à l'œuvre la vaillante armée industrielle que la Compagnie du Canal a réunie sur ce champ de bataille, avec un matériel pour le moins aussi perfectionné que celui de la guerre, on ne doute plus de la victoire. J'ajoute que les jeunes généraux qui commandent cette armée ont une foi profonde dans le succès et que, cette foi, ils la rendent communicative. La même confiance anime les ingénieurs et les entrepreneurs avec lesquels j'ai eu l'occasion de m'entretenir...

Supposons que le public français et européen cesse d'avoir confiance dans l'affaire, et que la Compagnie ne réussisse point à réunir le capital nécessaire pour achever son œuvre, qu'arrivera-t-il ? C'est qu'on pourra racheter à vil prix l'énorme matériel accumulé dans l'Isthme, en profitant de tous les travaux exécutés. Tandis que les actions de la Compagnie décédée tomberont à zéro, celles de son héritière, dont le siège sera établi à New-York, par exemple, feront prime. De là, la campagne que la finance new-yorkaise a entreprise contre le Canal, et les télégrammes et câblegrammes à sensation destinés à discréditer l'affaire...

Je ne saurais trop le répéter à mon tour, *il faut* que la bataille de l'Isthme soit gagnée ! Elle le sera !

Ajoutons que le livre de M. de Molinari fournit de nombreux détails sur les moyens mis en œuvre pour l'exécution du Canal interocéanique et donne une description fidèle, simplement racontée, d'après ce que l'auteur a vu sur place, de l'organisation des travaux.

TÉLÉGRAPHES EN COLOMBIE

La « Central and South American Telegraph Company » a passé récemment un contrat avec le gouvernement colombien pour l'extension de son réseau télégraphique.

La compagnie est autorisée à étendre ses lignes de Panama à Colon, Carthagène, Baranquilla,

(1) A PANAMA. — L'ISTHME DE PANAMA. — LA MARTINIQUE. — HAÏTI, par M. G. de Molinari, correspondant de l'Institut, rédacteur en chef du *Journal des Economistes*. Une édition populaire de cet ouvrage, qui renferme des renseignements détaillés et impartiaux sur la grande entreprise de M. de Lesseps, est en vente chez tous les libraires. — Un vol. gr. in-18 de 234 pages, avec 6 gravures hors texte et une carte coloriée du Canal. — Prix : Un franc. — 1 fr. 35 par la poste.

Santa Marta ou à toutes autres places de la côte atlantique jugées convenables par ladite Compagnie.

La construction de la ligne de Panama à l'Atlantique devra être commencée promptement. Si trente mois après l'approbation du contrat, la communication n'est pas établie avec toutes les lignes, le contrat deviendra nul en ce qui concerne les sections inachevées, à moins que le gouvernement n'accorde une prolongation.

Le gouvernement de Bogota montre la plus grande sollicitude pour la prompte réalisation de tous les projets susceptibles de développer les relations commerciales en Colombie, en vue de l'ouverture du Canal maritime.

BANQUET DU « GUATEMALA »

Les principaux membres de la colonie étrangère de Panama ont été conviés à un déjeuner à bord du paquebot espagnol *Guatemala* pour fêter l'inauguration, par ce vapeur, de la nouvelle ligne du marquis de Campo entre Panama, les ports du Centre-Amérique, du Mexique et San Francisco.

Les invités ont visité ce navire et les autres, destinés au service du marquis de Campo dans le Pacifique, qui étaient à l'ancre dans la baie de Panama. « La majeure partie des visiteurs qui se « composait de vieux voyageurs », dit le *Star and Herald*, dans son compte rendu de cette fête. « exprima l'opinion que les steamers des lignes « espagnoles sont parfaitement aménagés pour le « commerce auquel ils sont destinés. »

Nous rappellerons que les vapeurs du marquis de Campo doivent, en attendant l'ouverture du Canal interocéanique qui leur permettra d'opérer leur transit direct, desservir, par deux lignes, les ports de l'Amérique du Nord et du Sud sur le Pacifique, en correspondance avec l'Europe au moyen d'une autre ligne, créée par le même armateur, entre Colon et l'Europe.

Après le banquet, la série des toasts a commencé. Au nombre des orateurs se trouvaient, dit notre confrère de Panama :

M. Pastor, agent général de la ligne, le docteur Irigoyen, M. Nouailhac-Pioch, Directeur de la Compagnie du Canal interocéanique, M. Arango, consul du Guatemala, M. Martinez, capitaine du *Guatemala*, M. Orfila, consul de l'Equateur, M. Arosemena, capitaine du *Costa-Rica*, M. Vié, agent de la Compagnie Française Transatlantique, M. Fabrega, qui en sa qualité de secrétaire général, représentait le Gouvernement de Panama, etc.

Tous les discours ont fait ressortir d'une façon marquée les avantages pour le commerce et la prospérité du monde résultant de l'accroissement des facilités dans les voyages et les communications entre les peuples. En félicitant vivement le marquis de Campo de l'initiative qu'il a prise, d'heureuses allusions furent aussi faites aux efforts du marquis, grâce auquel les Républiques hispano-américaines sont désormais mises en d'heureuses et lucratives relations commerciales avec l'antique Espagne, leur métropole maternelle.

Le nom de M. de Lesseps fut à son tour salué et la grande œuvre qu'il a réalisée en Egypte, de même que celle qu'il est en train d'exécuter ici, ont été dûment glorifiées.

Les invités n'ont quitté le bord qu'à une heure fort avancée de la journée, acclamés par les équipages, et charmés de l'accueil cordial qui leur avait été fait par les officiers des quatre premiers vapeurs espagnols qui mouillaient dans le port de Panama.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Février 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de février 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim				
Colon....	20°8	31°0	26° 4	78 2	17mm 2	10
Gamboa..	14 6	32 2	25 6	74 0	1 5	1
Naos.....	19 2	33 2	26 1	76 0	1 3	3
Totaux...	54 6	99 4	78 1	228 2	20 0	14
Moyennes	18 2	33 1	26 0	76 1	6 7	5

Par rapport au mois de janvier, la température a un peu baissé, surtout à Colon, où la moyenne a diminué de 0°, 9, ce qui peut tenir à la force du vent et à la diminution de température de l'eau de la mer. Ce sont surtout les maxima qui ont baissé à Colon, tandis que ce sont surtout les minima qui ont baissé à Gamboa et à Naos. En somme, Gamboa présente les écarts journaliers les plus considérables et Colon les plus faibles, conformément à la règle générale, applicable surtout à la saison sèche.

La température de l'eau de la mer a diminué en moyenne de 1°0 à Colon, s'élevant à 22°1 au lieu de 23°1. C'est ordinairement en février qu'a lieu le minimum mensuel de l'année.

L'état hygrométrique a continué à décroître, ce qui concorde avec la tenue générale du temps pendant ce mois où la saison sèche a régné d'une façon absolue, la quantité de pluie tombée dans tout l'Isthme étant réellement insignifiante. Aussi le niveau du Chagres n'a-t-il eu qu'une variation tout à fait régulière et presque insensible, s'étant abaissé progressivement de 0m35 à 0m40 dans le mois

L'alizé a soufflé constamment du Nord à Colon, et avec une grande force. A Gamboa, il a été, ainsi qu'il arrive souvent, dévié par la direction de la vallée du Haut-Chagres, et a soufflé plus souvent du Nord-Est que du Nord ; sa force

était d'ailleurs bien moindre qu'à Colon, et très souvent l'air était absolument calme le matin et le soir. A Naos, l'alizé soufflait presque toujours du Nord-Ouest, et, en raison de sa force bien atténuée, s'est trouvé assez souvent dominé dans la journée par une brise du Sud-Est.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon	—0m 24	0m 30	0m 40
Naos	0 44	5 62	5 97

Ces mouvements sont à peu près les mêmes qu'en janvier. A Naos, ils ont eu lieu le 11, soit trois jours après la pleine lune.

ACTIONS

Payement du quatorzième coupon.

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 14 (de 12 fr. 50), échéant le 1er janvier 1888, sera payé, à partir du lundi 2 janvier, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 11 fr. 975, *impôts déduits*, par action nominative, et de 11 fr. 546, *impôts déduits*, par action au porteur.

Les coupons seront payés également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais,
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Paiement du 1er coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 1 (de 7 fr. 50) échéant le 15 décembre 1887, sera payé, à partir du jeudi 15 décembre 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 053, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Huitième Tirage.

Le huitième tirage des obligations nouvelles (1re série) aura lieu le jeudi 15 décembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,009 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

Dixième tirage.

Le dixième tirage des obligations 5 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 15 décembre prochain, à une heure et demie de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 197 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

DEUXIÈME TIRAGE. — 15 NOVEMBRE 1887
1,000 OBLIGATIONS.

Le deuxième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 novembre 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

59	2.277	3.040	3.828	4.810
271	2.893	3.156	4.244	5.378
304	2.993	3.763	4.596	5.798

6.494	34.256	68.222	105.024	135.974	170.686	200.486	236.043	264.841	299.739
7.407	34.510	68.918	105.433	136.996	170.717	200.996	236.337	265.535	300.319
8.433	35.337	69.103	105.532	137.045	170.948	201.933	236.624	265.785	300.362
8.621	35.649	70.021	106.552	137.150	171.526	202.377	236.672	266.255	300.697
9.399	36.003	71.188	106.688	137.214	172.053	203.305	237.852	267.084	300.917
9.744	36.370	71.202	107.944	137.793	172.055	203.716	238.150	267.479	301.109
11.017	36.684	73.781	108.368	137.814	172.996	203.788	238.371	268.026	301.507
11.809	36.905	76.030	108.434	137.885	174.018	205.108	240.876	268.353	302.022
11.935	38.058	77.057	108.584	138.599	174.528	205.856	240.987	269.443	302.397
12.902	38.823	77.393	109.769	138.719	175.022	206.246	241.440	269.452	302.460
13.402	39.679	78.156	109.887	138.820	175.229	206.807	241.458	269.761	303.882
14.025	40.871	81.213	109.984	139.458	175.251	207.199	241.556	270.935	304.092
14.138	41.185	81.552	110.246	140.091	175.571	207.268	241.598	271.407	304.660
15.062	41.248	81.587	111.675	140.270	176.007	208.391	242.742	272.724	304.713
15.071	41.741	82.252	111.838	141.536	176.844	208.498	243.030	273.002	306.296
15.085	42.794	82.273	112.364	142.142	177.465	208.800	243.114	273.166	306.566
15.106	43.197	82.773	112.542	142.634	177.481	209.294	244.258	273.356	306.593
15.159	43.299	83.347	112.764	142.789	177.905	210.093	244.579	274.275	306.832
15.576	43.792	83.493	113.005	143.527	177.932	211.055	245.862	274.650	307.198
16.283	44.150	83.753	114.179	143.674	177.934	211.764	246.003	276.028	308.664
17.151	44.272	85.074	116.435	143.930	178.266	212.065	246.311	276.205	308.726
17.610	44.582	85.079	116.479	143.931	178.280	212.070	246.891	276.303	308.782
18.136	44.666	85.571	117.520	144.036	178.445	212.181	247.501	276.379	308.792
18.526	44.737	86.056	117.827	144.264	179.756	212.497	247.898	276.452	308.978
18.763	45.639	86.240	117.875	145.057	180.545	212.674	248.082	276.890	309.353
18.862	46.034	86.808	119.674	145.164	180.549	213.694	248.623	277.366	309.389
18.965	46.796	87.100	119.798	145.498	181.130	213.721	248.624	278.326	309.626
19.058	46.938	89.563	120.187	148.782	182.245	214.300	248.882	280.524	310.494
19.124	47.785	89.960	120.204	149.720	183.811	214.381	249.239	281.192	311.571
19.271	49.299	90.407	120.653	151.550	183.986	214.748	250.103	282.390	311.670
19.280	49.614	90.459	120.761	151.770	184.586	214.813	250.477	282.904	312.079
20.137	49.657	90.794	121.574	151.971	185.290	215.472	250.704	283.474	312.595
20.160	50.740	92.202	121.796	152.484	186.094	216.294	250.727	284.611	312.830
20.474	50.951	93.927	122.220	152.542	186.230	216.521	251.626	285.268	313.610
20.483	51.416	94.495	122.347	153.421	186.611	216.561	252.761	285.817	313.891
21.082	51.614	94.591	123.201	153.640	186.643	217.716	253.015	286.210	314.087
21.132	51.700	94.654	123.845	153.778	187.026	219.635	253.791	286.369	314.213
21.555	51.931	94.667	123.868	155.659	187.260	219.687	255.003	286.401	314.833
22.539	52.898	95.303	124.570	156.084	187.400	219.905	255.516	286.666	314.916
22.673	53.641	95.840	125.160	157.199	187.555	219.998	256.452	287.852	314.987
22.915	53.791	96.235	125.462	157.222	188.986	220.480	256.644	288.155	315.466
23.226	54.100	97.598	125.474	158.349	189.081	221.321	257.038	288.905	316.380
23.232	54.287	97.919	126.084	158.356	189.270	222.267	257.256	288.974	317.625
23.418	54.555	98.191	126.552	159.739	191.313	222.668	257.319	290.173	317.918
24.001	54.877	98.825	126.798	159.962	191.397	222.993	257.963	290.289	319.698
25.244	55.426	98.966	127.593	160.725	191.684	223.598	257.997	290.304	320.023
25.682	55.536	99.116	127.899	160.962	192.749	224.335	258.080	290.496	320.210
25.945	56.032	99.322	128.093	161.176	192.765	224.491	259.469	290.578	320.252
26.216	56.864	99.384	128.150	161.651	193.243	224.781	259.730	290.793	320.457
26.265	58.176	99.873	128.771	161.952	193.460	224.912	259.996	291.415	320.738
26.370	58.262	100.132	128.795	163.361	193.472	225.721	260.163	291.418	321.702
26.543	58.366	100.865	129.285	163.964	194.740	227.387	260.684	291.682	322.229
26.757	58.875	101.548	130.523	164.936	194.783	227.523	261.257	292.912	322.505
27.563	61.128	101.577	131.793	165.944	195.055	229.362	261.678	293.582	322.943
27.631	61.169	101.579	132.952	167.506	195.328	230.494	262.198	294.294	322.992
27.952	61.199	101.698	133.497	167.748	195.443	230.851	262.486	294.348	323.493
27.960	61.405	102.233	133.855	167.828	195.570	231.628	262.598	294.998	323.869
27.975	63.415	102.943	133.968	167.886	195.622	232.061	262.763	295.775	323.912
30.920	64.832	103.962	134.268	168.834	196.365	232.380	263.281	295.986	323.994
31.252	65.821	104.007	134.395	169.224	196.767	232.758	263.399	296.794	324.063
31.784	66.249	104.057	134.453	169.471	197.660	232.874	263.415	296.806	324.183
32.139	66.661	104.174	134.763	170.081	198.870	234.103	263.990	298.504	324.212
32.679	67.048	104.553	135.370	170.249	199.521	234.902	264.539	298.998	324.695

324.774	356.364	387.529	417.474	453.305
325.996	356.957	388.053	417.603	453.404
326.289	357.690	388.117	417.800	453.778
327.112	358.017	388.201	419.077	454.995
327.557	358.024	388.312	419.234	455.395
328.310	358.316	388.931	419.345	455.492
330.735	358.488	389.051	420.451	456.010
331.157	358.701	389.113	423.463	456.098
331.908	359.348	389.624	423.669	456.579
332.945	359.518	390.124	423.738	457.254
333.895	359.955	390.529	424.041	457.315
334.330	360.497	391.726	424.097	458.036
334.806	361.513	392.632	424.487	458.341
335.072	361.540	393.783	424.969	459.187
335.233	361.575	394.534	426.855	459.288
335.919	362.521	394.785	426.916	459.778
336.036	362.542	395.424	427.144	460.108
336.927	363.145	397.619	428.420	460.488
337.504	363.545	398.257	429.345	460.533
338.438	363.632	399.500	429.650	460.920
338.778	363.719	399.833	430.017	461.005
339.501	363.737	399.963	430.054	461.818
339.899	364.434	400.274	430.107	462.572
340.106	364.494	400.689	430.136	462.909
340.109	365.017	400.731	430.339	463.108
340.275	365.287	401.541	430.871	463.411
341.771	365.441	401.824	431.707	463.494
342.902	366.317	401.943	433.173	464.078
342.981	366.590	402.358	433.621	464.163
343.139	367.070	403.276	433.750	464.200
343.262	367.692	403.436	434.929	464.387
343.307	368.586	403.573	434.999	464.675
344.132	369.196	403.681	437.548	465.972
344.415	369.988	403.763	437.869	466.014
344.703	370.173	404.227	438.988	466.210
345.351	370.320	404.280	439.283	467.105
347.095	370.525	405.197	439.883	467.208
347.262	371.432	405.231	440.056	467.234
347.282	371.644	405.463	440.300	467.571
347.332	371.772	405.545	440.997	467.775
347.558	372.069	406.015	441.302	468.810
347.586	372.554	406.640	443.106	468.841
347.723	372.734	406.653	443.595	470.064
348.215	373.585	406.790	446.898	470.775
348.700	373.681	408.251	447.338	471.629
348.838	373.972	408.825	447.440	471.674
349.916	374.325	409.040	448.355	472.333
350.545	375.953	409.493	448.395	472.439
351.297	376.046	411.200	448.660	472.746
351.495	376.075	411.254	448.862	473.237
351.957	377.816	411.835	449.940	473.594
352.060	378.887	412.293	449.973	474.308
352.274	379.253	412.818	449.988	474.376
352.562	380.550	413.290	450.006	474.404
352.778	380.555	414.663	450.257	475.115
352.788	380.765	415.343	450.335	475.524
354.061	381.566	415.733	450.475	475.992
354.256	382.134	415.848	451.082	476.161
354.297	382.279	416.444	451.187	476.417
354.875	382.547	416.471	452.092	476.699
354.940	384.452	416.583	452.216	476.952
355.404	386.420	416.910	452.531	477.165
356.034	386.813	416.912	452.611	477.341

477.441	479.256	486.845	493.460	497.891
478.065	479.533	487.337	493.610	498.112
478.233	481.501	487.757	493.802	498.286
478.575	483.625	489.261	493.896	499.038
478.603	484.300	489.306	494.027	499.308
478.635	484.409	489.686	494.874	499.660
479.090	485.040	489.940	495.064	499.789
479.191	485.660	490.552	495.855	499.823

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 15 décembre 1887, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, nº 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. -- *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 12 Novembre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 731. — Sur 1 obligation 3 0/0 au porteur, nº 417.776.

Opp. 732. — Sur 40 Obligations Nouvelles au porteur (2e série), nºs 248.429 à 248.468.

Opp. 733. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire non libérée au porteur (2e série), nº 10.138. — 1 obligation 4 0/0 au porteur, nº 24.957. — 2 obligations 3 0/0 au porteur, nºs 125.791 et 125.792. — 3 actions au porteur nºs 353.136, 353.137 et 361.440.

Opp. 734. — Sur 2 Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nºs 204.778 et 204.779, et 1 obligation 3 0/0 au porteur, nº 584.604.

Opp. 735. — Sur 2 obligations 5 0/0 au porteur, nºs 176 542 et 176.543.

Opp. 736. — Sur 1 action au porteur, nº 88.928.

Opp. 737. — Sur 3 obligations 3 0/0 au porteur, nºs 193.959 à 193.961.

Opp. 738. — Sur 2 coupons nº 1 (échéance du 15 août 1886), d'Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nºs 442.531, 442.532, et 5 coupons nº 11 (échéance du 1er juillet 1886, d'actions au porteur nºs 53.059 à 53.062 et 220.143.

Opp. 739. — Sur 6 obligations 5 0/0 au porteur, nºs 179.220 à 179.225.

MAINLEVÉES

Opp. 263. — Sur 3 obligations 5 0/0 au porteur, nºs 248 373 à 248.375.

Opp. 645. — Sur 5 Obligations Nouvelles provisoires non libérées (1re série), nºs 64.868 à 64.872.

Opp. 660. — Sur 4 Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nºs 9.683 à 9.686.

Opp. 664. — Sur 1 Obligation Nouvelle au porteur (1re série), nº 248.323.

Opp. 696. — Mainlevée partielle sur 1 obligation 3 0/0 au porteur, nº 327.493, et 2 actions au porteur, nºs 204.778 et 204.779.

Opp. 697. — Sur 1 Obligation Nouvelle au porteur (1re série), nº 38.046.

Opp. 719. — Sur 1 obligation 3 0/0 au porteur, nº 546.856.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 2 AU 15 NOVEMBRE 1887

DATES — Nov.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
		AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 oct.	4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	175 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
2	2300 2325	355 356.25	en liq.: 356.25 au 15: 355	310 311 312 312.50 313 314 312 314	191.50 190	230 230.50	435 434.50	433 431 433	400 396 392 50	420 423
3	2250	355 353.75 352.50 351.25 353.75	en liq.: 352.50 au 15: 352.50	313 312.50	190 189 188 188.50	231 230	435 432 431.50 431 430.50 430	433 432 431	396.25	424 422 50 421.50 420
4	2300 2275 2285 2300	347.50 346.25 345 342.50 345 346.25 347 50 345 343.75	en liq. : .. au 15: 347.50	311 312	190 188.50 187.50 190	230 231	432 431.75 430.25	430 427.50 432	392.50	422 50 420
5	2300 2290 2250	342.50 343.75 345	en liq. : ... au 15: 343.75	313	188.50 187.50 185 187.50	230.25 230 230.50	430 431	432 433 435		420
7	2250 2200 2175 2200	340 338.75 337 50 336 2 335 333.75 332.50 331.25 330 328.75 327 50 325 327.50 323.7	en liq. : ... au 15: 340	311 310 309.25 308 305 307	185 184.75 184.50 184.25	230 228 227 225 224	430 426.25 420 423.75 425	432 430 426 425 424 423 422 421 420 419	395 392.50 392	420.25 420 417 415 416 415.50 415
8	2175 2150 2100	330 328.75 327.50 328.75 330 331.25 332.50 328.7 327 50 328.7 330 328.75	en liq. : .. au 15, 331.2	305 302.50 302 300 295 296 297 298 299 299.25 297.50 295	185 184 182 180 176 177 176 177.50 178	220 218 217 216 214 213 220 218	420 415 412.50 410 412 410 407.50 405 407.50 410	425 420 419 417.50 420 415	380 375 372.50 370	415 412.50 410 407.50
9	2100 2025 2010 2040 2050 2030 2050	325 326 25 327.50 328 75 327.50 326 2	en liq. : .. au 15, 327.50	290 288 287 289.50 290 289 50 289 288	177 176 50 173 175	219 218 217 216.50 218 219 219.50 220	390 395 396 396.25 396 50 397.50 396.25 395	415 414 410 411.25 410 407.50 405	375 370	400 397.50 395
10	2000 2050 2010 1980 1950	325 323 75 322 50 320 322.50 323.75	en liq. : .. au 15, 325	290 288 280 285 288 287 290 288 29. 289 290 289 50	175 176 175.50 176 177 177.50 176 177.50 177.75 178	220 218 217.50 217.25 217	387 385 383 384 385 386 384 385	400 395 390 387.50 391 387.50 287	370	395 395 25 390 385
11	2000 2050	321 25 322.50 320 318.75 320 317 50 320 321.25	en liq. . ... au 15, 320	290 291.25 291 292 292.50	180 181 182 183	222 221 220	385 380 381 382.50 381.50 380	395 387 385 386 385	380 375 372 50 370	385 382
12	2050 2100 2050	315 312.50 313.75 315 313.75 312.50 311.25 310 308.75 307.50 306.25 305 303 75 302.50 301.25 300 303 75 305 306 25 307.50 303.75	en liq. : ... au 15, 316 25	295 293.50 292.50 295 294 292.50 291 290 285 290	180 181 180 179 180 178 177 176 175 176 177	220 213 217.50 217 216.50 215 212 50 210 210 215 217.50	370 381 382 381 380 376 375 373 376	387 385 382.50 380 377.50 380	355 350	385 384 383 382 380 377 376 375
14	2000 2050 2100 2050 2025 2030 2050 2075	287 50 286.25 285 283 75 282 50 286.25 287 50 290 292 50 293.75 295 292.50 290 288 75 287.50 288.75 290 291.25 292.50 293.75 295 296.25 297.50 295 296.25	en liq. : ... au 15, 292 50	285 284 283.75 284.50 285 286.25 286.50 287.50 288 285 283.50	170 170.25 170 50 170.75 171 171.50 172 170 169.50 170.25 170 50 170.75 170 169.50 169.75	217 215 212.50 212 210 213 215 212.50 212	370 365 367 50 360 362 365 366.25 367.50 368 365	375 377 375	350 345 340	380 374 375 380 378
15	2050 2100 2050 2100	307.50 308.75 310 312.50 313 75 311.25 310 307.50 306.25 305 307 50 308.75 306.25 305 307.50 308.75 310	en liq. : ... au 15, 309.75	290 295 285 286	175 176 176.50 177 178 175 172.50 171 170.50 172	213.75 215 216 217 212.50 215 210	370 375 380 377.00 370 376 372 50 374 375 376 372 371.25	385 390 392.50 395 397.50 400 397.50 305 385 392.50 390	370	385 390 380 385 390

8e Année. — Numéro 199. Vendredi 2 Décembre 1887.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES

Nous donnions, dans le dernier numéro du *Bulletin*, le résumé d'une dépêche télégraphique parvenue à l'administration de la Compagnie et lui annonçant que la communication par eau, *directe*, était établie, du côté de l'Atlantique, jusqu'à dix-sept kilomètres dans l'intérieur de l'isthme.

Une nouvelle dépêche a fait connaître, depuis, que, du côté du Pacifique, le chenal de communication maritime entre la baie et le Canal était également ouvert.

Un troisième télégramme, daté de Panama le 23 novembre et arrivé le 26, a constaté, dans les termes suivants, l'important résultat obtenu :

Lesseps, Paris.

« Nous avons navigué matin mercredi (23 no-« vembre) et en suivant l'axe du Canal maritime « d'une manière continue, depuis le kilomètre « 17,400 jusqu'à la rade de Limon, en Atlan-« tique.

« Le total de longueur du Canal maritime mis en « eau est donc actuellement de *vingt-cinq kilo-« mètres*.

« *Signé :* NOUAILHAC. »

Voici le texte de la dépêche par laquelle M. Nouailhac avait fait connaître, le 20 novembre, l'exécution du chenal maritime, du côté du Pacifique :

Lesseps, Paris.

« Le chenal maritime, dans l'Océan Pacifique, est « percé depuis hier. Nous avons navigué sur l'axe « du Canal, à marée entièrement basse, du kilo-« mètre 75 jusqu'au kilomètre 67,800, avec le va-« peur *Louise*, remorquant des clapets chargés.

« NOUAILHAC. »

L'ouverture d'un chenal maritime, dans la rade de Panama, présente, à divers points de vue, une importance considérable.

Les adversaires du Canal interocéanique ont affirmé jusqu'à présent, en Amérique surtout, que le chenal creusé par les dragues dans le Pacifique serait comblé, au fur et à mesure de son avancement, par les apports de sable de chaque marée.

Si de telles prévisions s'étaient réalisées, il eût fallu projeter, contre l'ensablement, des ouvrages spéciaux de défense, très importants et très coûteux.

Par l'étude attentive et journalière des résultats obtenus, et à l'aide de relevés précis des profils, les ingénieurs de la Compagnie ont pu soutenir qu'il se produirait simplement un adoucissement des talus du chenal ouvert, dû à l'action de la lame, sans relèvement appréciable du fond.

Nous avons aujourd'hui la démonstration indiscutable de leurs affirmations.

De plus, la création d'un chenal navigable à marée entièrement basse donne des facilités très grandes pour l'achèvement du Canal du côté de l'Océan Pacifique.

Jusqu'à ce jour, en effet, on était obligé de décharger en rade, sur gabares, les approvisionnements et le matériel destinés aux travaux en cours sur le versant du Pacifique. Ils étaient conduits au port de Panama, d'où l'on empruntait le Panama Rail Road et ses voies de raccordement pour conduire le tout à pied d'œuvre.

On pourra désormais amener directement sur ces chan-

tiers, en évitant ainsi deux manutentions, avec les pertes de temps et les dépenses correspondantes, tout ce qui sera nécessaire à la marche rapide des travaux.

D'autre part, on pourra attaquer le Canal avec des dragues en chacun des points où son tracé rencontre le Rio-Grande, et conduire au large, à toute heure de marée, les déblais extraits par ces dragues. Les travaux recevront donc prochainement une impulsion beaucoup plus vive du côté de Panama.

Enfin, l'approfondissement du chenal va se poursuivre progressivement, permettant l'accès de la Boca aux grands navires du Pacifique, et facilitant, par l'établissement en ce point des wharfs projetés, le transit interocéanique par le Panama Rail Road.

Du côté de l'Atlantique, l'ouverture du Canal sur 17 kilom. 1/2 facilite de même l'approvisionnement des chantiers, et donne le moyen d'attaquer à la drague certaines dérivations du Chagres dont les déblais, jusqu'à ce jour, n'avaient été faits qu'au wagon.

BÉNÉDICTION DU « SAINT-TROPHIME »

La *Semaine religieuse* d'Aix publie l'allocution prononcée par Mgr l'archevêque d'Aix, d'Arles et d'Embrun, le jour de la bénédiction du *Saint-Trophime*, bateau à hélice de 150 chevaux, destiné à la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama.

S'adressant aux constructeurs et aux ouvriers du navire, l'éminent prélat a indiqué, dans un langage plein d'élévation, les lois morales qui doivent régir les rapports des chefs d'usine avec les travailleurs qu'ils emploient, et a fait ressortir la dignité du travail honnête et consciencieux.

Sa Grandeur a terminé en ces termes :

Maintenant, mes chers amis, nous allons bénir votre élégant et solide bateau, bénir, c'est-à-dire lui souhaiter du bien, appeler sur ses services toute espèce de prospérité.

Qu'il s'en aille donc à travers les flots porter à Panama de vos nouvelles à vos amis les ouvriers, qui affrontent les périls d'un climat dangereux pour couper les deux Amériques et abréger la route de plusieurs milliers de lieues. Qu'il aille féliciter de notre part ce Grand Français qui supprime les déserts et les montagnes pour ouvrir un chemin nouveau aux vagues de l'Océan : il recule les limites de la mer. Quel travailleur intelligent et invincible ! Grâce à son génie, les antipodes se touchent, l'Evangile court et vole jusqu'aux extrémités de la terre.

Quand votre bateau sera battu par la tempête, que les passagers et les matelots fassent à Dieu la prière de saint Pierre : « Sauvez-nous, Seigneur, nous périssons : Et le Seigneur commandera aux vents, et il se fera un grand calme, car la mer est en sa possession » : il lui impose silence, et elle obéit avec la docilité d'un enfant. « Obmutesce », tais-toi et elle se tait.

Va donc, cher bateau, va donc à travers les sentiers de l'abîme immense ; dis aux Américains que, s'ils sont fiers de leur pays, nous, Français, nous ne le sommes pas moins du nôtre : ce sont nos ingénieurs, nos ouvriers, nos millions qui ont osé tenter sur son sol la plus audacieuse entreprise des temps modernes. Tiens bon contre les naufrages : tu es si bien lesté, si fortement blindé ! ne laisse périr aucun de ceux que tu recevras dans ton sein ; dis partout que tu as été construit dans l'antique cité d'Arles, la vieille résidence des Empereurs Romains, dans des ateliers chrétiens, sous la direction de patrons chrétiens, par des ouvriers chrétiens. — Va sous toutes les latitudes leur acquérir des clients ; que tout le monde admire ta marche rapide, ta pose élégante, ta solidité à toute épreuve, tes gracieuses allures. Publie partout l'industrie française, lyonnaise, arlésienne.

Pars, *Saint-Trophime*, sois comme ton patron, missionnaire, missionnaire de tous les progrès, pourvu qu'ils ne soient pas les progrès du mal. — Aborde aussi heureusement à Panama, que la frêle barque qui conduisit, à quelque distance d'ici, nos glorieux apôtres, Marthe, Marie, Lazare, Maximin, aborda sur nos fortunés rivages.

LA LETTRE DE M. DE LESSEPS

Au Président du Conseil des Ministres

REVUE DE LA PRESSE

L'importance des communications faites aux associés de la Compagnie du Canal interocéanique par M. Ferdinand de Lesseps a été constatée par les journaux, sans distinction de nuances politiques.

Nos lecteurs trouveront ci-après les appréciations généralement exprimées par la presse au sujet des documents publiés.

Extrait du **Journal des Débats**. — Nos lecteurs savent déjà que la commission supérieure des travaux a répondu affirmativement et à l'unanimité aux deux questions qui lui étaient posées. M. de Lesseps a donc fait tout son devoir à l'égard de ses fidèles actionnaires; c'est à d'autres maintenant de faire le leur en n'entravant pas une entreprise dans laquelle sont engagés des intérêts français si importants.

Extrait de **la Liberté**. — M. de Lesseps fait connaître dans sa lettre au président du conseil les moyens financiers qui lui sont nécessaires pour accomplir son œuvre conformément aux décisions de la commission supérieure consultative. Son exposé clair et loyal permet de se rendre un compte exact des résultats obtenus jusqu'à ce jour, malgré l'hostilité acharnée à laquelle la Compagnie de Panama est en butte de la part d'adversaires peu ou point scrupuleux. Il conclut en demandant au ministre l'autorisation d'émettre des obligations à lots pour réaliser l'union des deux Océans sans augmenter par trop les charges de la Compagnie.

Le gouvernement de la République et les Chambres vont être appelés à se prononcer sur cette demande. Par patriotisme, par une saine appréciation des avantages considérables que le Canal de Panama procurera à la France, ils rendront, nous n'en doutons pas, une décision conforme aux vœux du « Grand Français » et de tous ceux de nos compa-

triotes qui, en si grand nombre, l'aident à accomplir ce nouvel exploit, pacifique et glorieux pour notre pays.

L'exemple du Suez est là pour nous montrer ce que nous réserve, dans des proportions plus vastes encore, l'entreprise nationale de Panama.

Nos rivaux étrangers sont devenus nos tributaires pour la route de l'Extrême-Orient; il faut qu'ils le soient également pour celle de l'Occident du monde.

Extrait du **Figaro.** — Cette lettre répond à toutes les attaques journellement formulées.

Nous espérons qu'elle sera favorablement accueillie par les pouvoirs publics, et que M. de Lesseps sera autorisé par une loi à émettre toutes les obligations à lots, dont le produit est nécessaire à l'achèvement de cette grande œuvre.

Extrait du **Temps.** — La lettre de M. Ferdinand de Lesseps annonce la conclusion d'un traité avec M. Eiffel pour la réalisation du nouveau programme dans les délais indiqués: le transit devrait commencer, soit à la fin de 1889, soit, au plus tard, dans les premiers mois de 1890.

Il est à désirer qu'une prompte réponse puisse être faite à M. de Lesseps. La Compagnie possède, il est vrai, des disponibilités importantes; mais on ne peut pas attendre qu'elles soient épuisées pour en constituer de nouvelles. Il faut donc que l'on sache à bref délai si, oui ou non, une émission d'obligations à lots sera autorisée.

Extrait du **Télégraphe.** — Nous n'avons pas besoin de rappeler ici combien de Français sont intéressés au succès du canal de Panama : ce ne sont pas seulement les capitalistes, — petits ou grands, petits surtout, — qui soutiennent M. de Lesseps ; l'avenir de notre industrie, de notre commerce, de notre marine, est attaché à la jonction des deux Océans. Aussi a-t-on pu, à juste titre, qualifier l'entreprise d'œuvre « nationale patriotique ».

C'est pourquoi nous avons la confiance que le gouvernement et les Chambres n'hésiteront pas à donner une suite favorable à la demande de M. de Lesseps. Nos pouvoirs publics ont le devoir de protéger et de défendre au besoin l'épargne française, de faciliter le succès des entreprises d'où notre pays doit tirer gloire et profit. Ils ne failliront pas à leur mission en ce qui concerne le canal de Panama.

Extrait de la **France.** — Dans ce document, M. de Lesseps expose, avec sa franchise et sa loyauté habituelles, la situation présente, les prévisions de la Compagnie du Canal interocéanique pour l'ouverture de la voie maritime entre les deux océans dans les premiers mois de 1890.

Cette lettre fait ressortir ces points d'une importance capitale pour l'entreprise, que le problème est définitivement résolu au point de vue technique, que le coût du percement de l'isthme américain est maintenant précisé d'une façon absolument certaine...

En conséquence, M. de Lesseps demande au gouvernement l'autorisation d'émettre des obligations à lots, qui lui permettront d'accomplir son œuvre dans les conditions prévues.

C'est donc au gouvernement de la République, au Parlement, défenseurs naturels de l'épargne française, qu'il appartient de rendre une décision favorable, grâce à laquelle les centaines de mille capitalistes français qui ont suivi et soutenu M. de Lesseps jusqu'ici pourront recevoir la large rémunération de leur initiative hardie et de leur persévérance inébranlable.

Nous ne voulons pas douter du patriotisme de nos pouvoirs publics et nous avons la confiance qu'ils rendront une décision conforme aux intérêts bien compris des Français et de la France.

Extrait du **Moniteur universel.** — Nous aurons à revenir sur ce programme pour l'examiner de plus près. Pour aujourd'hui, nous ne voulons qu'indiquer combien il paraît impossible que le gouvernement refuse d'en accorder l'exécution. Derrière M. Eiffel, et solidaires de son engagement, il y a tous les grands établissements métallurgiques de France, de même que derrière M. de Lesseps il y a une armée de trois cent mille porteurs de titres qui demandent avec lui et pour lui le droit d'émettre des obligations à lots.

Extrait du **Paris.** — Nous remarquons avec satisfaction que, dans sa lettre, M. de Lesseps constate que les matières et le nouveau matériel nécessaires seront exclusivement fournis par l'industrie française. C'est ce principe, adopté en majeure partie par la Compagnie depuis son organisation, qui fait qu'avec les capitaux qui l'exécutent, l'entreprise du Canal de Panama est et sera une œuvre essentiellement française, une de nos plus pures gloires.

Malgré les préoccupations d'un autre ordre qui absorbent leur attention, nous n'hésitons pas à croire que le gouvernement et le Parlement trouveront le temps de donner à bref délai une réponse favorable à la demande de M. de Lesseps et de la légion de porteurs de titres, presque tous français, qui constituent l' « armée pacifique » de notre illustre compatriote.

Extrait du **Gaulois.** — La lettre de M. F. de Lesseps, que nous publions ci-après, est une réponse écrasante aux manœuvres des ennemis de l'affaire de Panama. Le contrat passé avec un homme qui a fait ses preuves comme M. Eiffel, et occupe une des premières places parmi nos grands constructeurs français, — ce contrat, dis-je, assure, de la façon la plus formelle, l'ouverture de la communication entre les deux océans pour le commencement de 1890. Ainsi, la volonté et la persévérance du grand Français auront encore une fois triomphé de la nature et des hommes.

Extrait du **Messager de Paris.** — Comme on le voit, cette lettre de M. de Lesseps au président du conseil, et dont tous les intéressés ont reçu ou vont recevoir communication, contient le programme même que le promoteur du Canal de Panama s'était engagé à présenter aux actionnaires, en vue d'assurer le transit par le Canal avant l'achèvement définitif des travaux de creusement d'après les projets primitifs.

Ce programme, M. de Lesseps l'a élaboré jusque dans ces derniers temps, et l'a soumis à la haute commission consultative des travaux, qui l'a approuvé à l'unanimité.

Il reste maintenant à en assurer l'exécution dans les délais et aux conditions dont on a trouvé l'exposé ci-dessus...

Nul doute que l'accueil le plus favorable ne soit fait par les actionnaires et obligataires du Panama au programme que présente M. de Lesseps pour l'achèvement de cette colossale entreprise.

Extrait de l'**Evénement**. — Nous ne doutons pas que le Parlement et le Gouvernement feront un accueil favorable à la demande de M. F. de Lesseps, qui tient à leur disposition tous contrats et documents actuellement en ses mains et par lesquels l'exécution du programme est garantie.

Extrait du **Capitaliste**. — On retrouvera plus loin une lettre de M. de Lesseps qui vaut assurément mieux pour la tranquillité des porteurs de titres que toutes les circulaires qui leur sont adressées sous la forme anonyme, par des groupes dont l'intérêt ne paraît pas être le même que celui des actionnaires sérieux.

Extrait du **Gil Blas**. — Les baissiers n'ont reculé devant rien pour atteindre leur but. De son côté, M. de Lesseps se défend avec l'énergie qu'on lui connaît.

Extrait du **Constitutionnel**. — La Compagnie de Panama subit toutes les épreuves qui n'ont pas été ménagées à la Compagnie de Suez. La Compagnie de Suez, fondée et dirigée aussi par des Français, en a triomphé avec l'aide et l'appui déclaré du gouvernement d'alors, et on sait, nous l'avons dit ici même, ce que cette gloire si chèrement obtenue a rapporté d'argent au patrimoine national.

Jusqu'ici, la Compagnie de Panama n'a pas obtenu de nos pouvoirs publics la même assistance. Elle a dû se débattre toute seule contre la spéculation la plus éhontée d'une presse immonde, contre la spéculation non moins coupable des chercheurs d'épaves de Bourse, et enfin contre les ennemis extérieurs, qui veulent profiter des sacrifices consentis par la France pour nous frustrer des récompenses.

Extrait du **Monde**. — Il y a un grand intérêt à ce que le Parlement prenne une prompte décision, d'autant plus que les industries françaises, métallurgiques et autres, sont intéressées dans la question, M. Eiffel s'étant engagé à prendre tous ses matériaux en France.

Extrait de l'**Autorité**. — Les modifications qui ont été apportées au programme d'exécution par la commission supérieure consultative des travaux du Canal de Panama, assurent formellement l'ouverture de cette voie dès les premiers mois de 1890.

Extrait du **Journal du Havre**. — On parle beaucoup de la lettre de M. de Lesseps, qui produit très bonne impression.

Extrait du **Soir**. — La question de l'achèvement du Canal de Panama, qui intéresse à un si haut point la France entière, vient de faire un pas décisif...

Les hommes éminents qui composent la commission supérieure consultative des travaux, — sommités de la science pratique française, — déclarent que l'application de leurs conclusions permettra positivement d'ouvrir le Canal de Panama dans les premiers mois de 1890. Cette affirmation, émanant de personnages d'une compétence hors de pair, lève tous les doutes, toutes les incertitudes que les adversaires de la Compagnie avaient cherché à répandre quant au succès final de l'entreprise.

Extrait du **Times**, de Londres. — Les valeurs à lots n'amèneraient donc pas simplement dans les caisses de la Compagnie les fonds nécessaires pour l'achèvement du Canal, elles réduiraient considérablement l'intérêt annuel.

Maintenant, M. de Lesseps a précisément déclaré publiquement que le Gouvernement français et la Chambre ont entre leurs mains la destinée de l'entreprise, qui est devenue nationale. L'insuccès de cette entreprise serait une défaite morale, écrasante, aussi bien qu'un incalculable désastre financier, et le naufrage de l'une des deux plus grandes gloires de la France. Si M. de Lesseps a été forcé d'emprunter à des conditions ruineuses, cela est, comme il le dit, parce qu'une section de la presse a mené contre son entreprise une campagne acharnée, perfide et souvent calomnieuse.

Il s'adresse maintenant au Gouvernement et à la Chambre pour qu'ils décident...

Il paraît impossible que les hommes d'Etat et les politiciens français puissent encourir la responsabilité d'un désastre moral, matériel et national.

Extrait de la **Petite Presse**. — La commission supérieure des travaux se compose, on le sait, des plus éminents ingénieurs de l'Etat. Ils avaient donc toute autorité pour juger le programme de M. de Lesseps, et ils l'ont approuvé. Ce dernier a alors écrit au président du conseil afin d'obtenir du Gouvernement le moyen d'exécuter ce plan qui permettrait de livrer le canal à la navigation dans un délai de deux ans. Ce moyen consiste à autoriser la compagnie à émettre des obligations à lots.

Extrait du **Petit Moniteur Universel**. — Nous espérons que le Gouvernement et les Chambres feront droit à cette demande, qui intéresse à un si haut degré l'épargne française.

Extrait de **La Petite République Française**. — Pour la création des ressources nécessaires à la réalisation du programme du promoteur du Canal de Panama, la Compagnie compte à bon droit sur l'autorisation d'émettre des obligations à lots, et cette autorisation, elle la demande par l'organe de son président aux pouvoirs publics.

Nul doute que l'accueil le plus favorable ne soit fait par les actionnaires et obligataires du Panama au programme que présente M. de Lesseps pour l'achèvement de cette colossale entreprise.

Extrait du **Journal des Chemins de fer**. — Partisan convaincu du Canal à niveau, l'honorable Président de la Compagnie de Panama n'abandonne pas son idée ; il ne retranche rien de son programme. Aujourd'hui, comme en 1879, il demeure fidèle au principe de la communication directe, sans écluses, entre les deux océans. Mais les circonstances lui imposent une modification temporaire dans les plans d'exécution des travaux. On doit aller au plus pressé, c'est-à-dire assurer d'abord le passage des navires. Ce passage créé, l'entreprise s'améliorera peu à peu, comme à Suez...

Il appartient au Parlement de dire si, oui ou non, l'épargne française engagée dans le Canal de Panama mérite l'appui de la France.

M. Ferdinand de Lesseps ne demande aucune subvention,

aucune garantie d'intérêts. Si nos lois étaient plus libérales, il n'aurait même pas besoin de s'adresser à l'Etat. Ce qu'il veut, c'est simplement qu'on lui permette d'agir conformément au droit commun. Osera-t-on lui refuser cette « faveur » ? En vérité, on a peine à le croire.

Extrait du **Journal des Actionnaires**. — Tout est disposé pour l'achèvement de l'œuvre ; mais il importe que la Compagnie puisse constituer les ressources dont elle a encore besoin, à des conditions qui ne soient pas trop onéreuses. Il est indispensable que les charges de ses futurs emprunts ne soient pas accablantes...

Le Gouvernement et les Chambres entendront, nous en sommes convaincus, l'appel que leur adresse M. de Lesseps. Les pouvoirs publics doivent leur appui à une œuvre dont l'utilité nationale est évidente, et on ne saurait refuser à la Compagnie de Panama une autorisation dont la Compagnie de Suez a tiré autrefois si grand profit.

Extrait de l'**Epargne française**. — Cette lettre, qui est d'une importance capitale pour les intéressés et qui ne peut manquer de dissiper les inquiétudes qu'a pu faire naître la campagne de fausses nouvelles si habilement menée contre la Compagnie, — cette lettre, disons-nous, contient le programme même que le promoteur du Canal de Panama s'était engagé à présenter aux actionnaires, en vue d'assurer le transit par le Canal avant l'achèvement définitif des travaux de creusement d'après les projets primitifs.

Extrait du **Journal du Crédit public**. — On doit espérer que M. le Ministre des Finances n'hésitera pas à soutenir de toute son autorité cette demande, et que M. de Lesseps obtiendra, pour la Compagnie du Canal de Panama, l'autorisation qu'il sollicite pour la terminaison de cette grande œuvre.

Extrait de la **Revue-Gazette**. — Nous remarquons — et toutes les personnes intéressées dans l'œuvre que des Français poursuivent sur le sol américain le remarqueront comme nous, — que M. de Lesseps maintient le devis primitivement dressé pour le percement du Canal. Fixée par le Congrès international de 1879 à 1,200 millions, la dépense n'a pas varié. Le complément de 300 millions résulte du surcroît de charges annuelles imposé à la Compagnie, dans les emprunts qu'elle a émis, par les manœuvres des spéculateurs à la baisse. Le Congrès de 1879 n'avait chiffré qu'à 5 0/0 le taux à payer aux capitaux qu'il faudrait appeler pour le creusement de la voie maritime entre les deux Océans. Les adversaires des actionnaires de Panama, ont, par leurs manœuvres, rendu impossible sur ce point la réalisation des calculs du Congrès international : la Compagnie a donc dû emprunter à des taux plus onéreux.

Mais il ne s'agit plus de récriminer sur le passé ; il faut que tout le monde agisse en vue du résultat final. Le devoir des actionnaires est plus que jamais de se grouper autour de leur Président et de leur Conseil, de présenter une résistance obstinée aux attaques, sous quelque forme qu'elles se produisent. Il ne faut pas que, cédant à des conseils ou à des insinuations perfides, intéressées, ils donnent, suivant l'heureuse expression d'un de nos confrères, « des verges pour se faire fouetter », soit en prêtant leurs titres (ce qui est la plus grande imprudence qu'ils puissent commettre, car ils ne sont pas sûrs de les revoir, ces titres !) soit en se laissant prendre aux appels de faux amis qui ne sont que des spéculateurs à la baisse déguisés...

Il y a juste vingt ans, l'œuvre du Canal de Suez était proche de son accomplissement ; le dernier effort restait à faire pour terminer les travaux, de même qu'aujourd'hui à Panama. M. de Lesseps sollicita alors et obtint sans délai du Gouvernement, du Corps législatif et du Sénat, l'autorisation d'appeler les capitaux indispensables au moyen d'obligations à lots.

Quel a été le résultat de cette politique éclairée ? Le Canal de Suez a déjà fait rentrer en France plus de *un milliard quatre cents millions*, payés pour les neuf dixièmes par nos rivaux étrangers. Et la concession de Suez a encore 81 ans à courir jusqu'à son expiration !

En ce qui concerne l'entreprise nationale du Canal de Panama, il est notoire que les bénéfices annuels, considérables au début de l'exploitation, sont appelés à s'accroître proportionnellement au développement constant des territoires du Pacifique. Il serait téméraire de chercher à les chiffrer dès à présent.

Nous sommes donc convaincus que le Gouvernement, la Chambre et le Sénat de 1887 ne se montreront pas moins soucieux de la prospérité du pays, moins patriotes que leurs devanciers de 1867, et qu'ils donneront une réponse favorable à la requête qui leur est soumise.

Les 4 à 500,000 porteurs de Panama qui soutiennent et suivent M. Ferdinand de Lesseps attendent avec une légitime impatience la décision des pouvoirs publics.

Extrait de la **Revue Britannique**. — Les vendeurs paraissent moins ardents à la lutte depuis les déclarations de M. de Lesseps, qui se défend avec l'énergie qu'on lui connaît, et qui sut triompher de tous les obstacles lors de la campagne du Suez.

Extrait de la **Revue économique et financière**. — Le coût des travaux est fixé, et un traité avec M. Eiffel assure l'exécution dans un délai déterminé. La parole est maintenant à la Chambre, qui, nous l'espérons, comprendra qu'il y a un devoir à ne pas laisser en souffrance une grande entreprise au sort de laquelle sont liés de si considérables intérêts français.

Extrait de l'**Intransigeant**. — M. de Lesseps, dans une lettre adressée au président du Conseil, a pris l'initiative d'un projet dont l'exécution immédiate soulagerait bien des misères en fournissant à l'industrie et au commerce français une source de travaux dont bénéficieraient les travailleurs...

On comprend combien sont grands les avantages et les ressources que l'industrie française peut retirer de cet engagement, si l'on songe à la quantité énorme de matériaux, de machines, d'outils et de produits de toutes sortes nécessaires à une pareille exploitation.

Mais (car il y a toujours un mais, quand on est obligé de s'adresser au Gouvernement), il faut pour cela que le Gouvernement autorise la Compagnie du canal de Panama à émettre des obligations à lots. La loi française l'exige.

Cette autorisation ayant été donnée déjà dans d'autres circonstances, et notamment en ce qui concerne le canal de Suez, il faut que, sans hésitation, on accorde à M. de Lesseps

la permission qu'il sollicite. Le Gouvernement a là une occasion de prouver qu'il désire sauvegarder la cause des travailleurs et celle des petits capitalistes, qui ont apporté le fruit de leur épargne à l'œuvre colossale entreprise par M. de Lesseps.

Nous ne pouvons malheureusement pas, faute de place, multiplier nos citations. Tous les autres journaux de Paris : le *Siècle*, la *Patrie*, la *Justice*, le *Rappel*, la *Paix*, la *République française*, le *Voltaire*, le *National*, l'*Univers*, le *Pays*, l'*Echo de Paris*, le *Mot d'Ordre*, l'*Action*, la *Lanterne*, la *Cote Européenne*, le *Paris-Bourse*, etc., un grand nombre de journaux des départements et de l'étranger ont reproduit en entier ou en analyse la communication de M. Ferdinand de Lesseps.

RÉDUCTIONS DOUANIÈRES

Le mouvement des préparatifs en vue de l'ouverture du Canal interocéanique se propage sans interruption, se manifestant sous des formes diverses, suivant les intérêts ou les ressources des pays que la nouvelle voie maritime rapprochera des lignes commerciales du monde.

La création des nouveaux services de vapeurs qui doivent relier provisoirement Panama avec les ports de l'Amérique centrale et des Etats-Unis de l'Amérique du Nord sur le Pacifique, jusqu'à ce que le transit direct soit établi entre les deux Océans par le Canal, doit stimuler la production et les exportations des pays placés sur les itinéraires des lignes maritimes récemment organisées.

En prévision de ces résultats si profitables, le gouvernement du Guatémala a rendu, au mois d'août dernier, un décret stipulant des bonifications de taxes douanières pour les marchandises transportées sur les navires qui feront régulièrement escale dans les ports de la République sur la côte du Pacifique, lesquels ports étaient virtuellement fermés à la navigation par suite de l'élévation des taxes.

Voici la traduction de ce décret important :

1° Toutes les marchandises étrangères importées par des navires appartenant à toutes les Compagnies dont les bâtiments font des voyages directs en touchant aux ports du Pacifique de la République, recevront un *drawback* de trois pour cent sur les tarifs douaniers actuels.

2° Toutefois, les marchandises importées par les steamers des lignes déjà établies, ou qui pourront être établies subséquemment entre San Francisco, la Californie et Panama, ne jouiront que d'une réduction de deux et neuf dixièmes sur lesdits droits d'importation.

3° Pour que les marchandises puissent jouir des privilèges établis par les présentes, il est nécessaire que les représentants des lignes de steamers remettent les tableaux de leurs itinéraires et de leurs tarifs de frets et de passages, ainsi que des renseignements sur toutes les autres conditions de leur exploitation, et qu'ils garantissent la régularité des voyages.

4° Les concessions accordées par ce décret commenceront à entrer en vigueur à partir du mois de septembre prochain; mais elles n'affectent en aucune façon celles déjà accordées aux autres lignes de steamers.

La mesure prise par le Gouvernement du Guatémala aura pour effet de donner l'essor au commerce sur la côte Pacifique de cet Etat ; par le fait même, elle créera un trafic nouveau, destiné à s'accroître d'année en année et dont bénéficiera le transit du Canal de Panama.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 26 octobre, par le paquebot « Labrador ».

M. le Docteur Cédié, médecin.

De Saint-Nazaire, le 10 novembre, par le paquebot « Lafayette ».

MM. Marquis, Boileau, Traverse, Mannarino, Nossent, Brasseur, Tocqueville, Anglade, Heyberger, — personnel technique.

Michalet, Cucot, Delacôte, Brouillonnet, — surveillants de dragues.

Turc, Bascoul, — médecins.

ACTIONS

Payement du quatorzième coupon.

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 14 (de 12 fr. 50), échéant le 1er janvier 1888, sera payé, à partir du lundi 2 janvier, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 11 fr. 975, *impôts déduits*, par action nominative, et de 11 fr. 546, *impôts déduits*, par action au porteur.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

Payement du onzième coupon.

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 11 échéant le 15 janvier 1888, sera payé, à partir du lundi 16 janvier 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 12 fr. 125, impôt déduit, par obligation nominative, et de 11 fr. 768, impôts déduits, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Paiement du 1er coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 1 (de 7 fr. 50) échéant le 15 décembre 1887, sera payé, à partir du jeudi 15 décembre 1887, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 053, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Huitième Tirage.

Le huitième tirage des obligations nouvelles (1re série) aura lieu le jeudi 15 décembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,009 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

Dixième tirage.

Le dixième tirage des obligations 5 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 15 décembre prochain, à une heure et demie de l'après-midi, rue Caumartin n° 46, et comprendra 197 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 Novembre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 740. — Sur trois obligations nouvelles au porteur (1re série), nos 25,493, 245,630 et 455,562.

Opp. 741. — Sur une obligation nouvelle au porteur (1re série), n° 72,985.

Opp. 742. — Sur une obligation nouvelle provisoire non libérée (2e série), n° 423.

Opp. 743. — Sur trois obligations nouvelles au porteur (1re série), nos 70,654 à 70,656.

Opp. 744. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées (2e série), nos 82,053 et 82,054.

Opp. 745. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, n° 3,698 pour cinq obligations.

Opp. 746. — Sur trois actions au porteur, nos 221,443, 221,444 et 400,773.

Opp. 747. — Sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 443,006 à 443,011.

Opp. 748. — Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 287,525 et 287,526.

Opp. 749. — Sur cinq obligations nouvelles définitives au porteur (2e série), nos 143,009 à 143,013.

Opp. 750. — Sur deux actions au porteur, nos 11,219 et 11,220.

Opp. 751. — Sur trois dixièmes de parts de fondateur, nos 1,810, 2,617 et 4,632.

Opp. 752. — Sur sept coupons n° 13 (échéance du 1er juillet 1887) d'actions au porteur, nos 296,151, 356,960 à 356,962, 509,076 à 509,078, et vingt coupons n° 6 (échéance du 1er octobre 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 603, 68,577, 201,409 à 209,421, 208,380, 214,472 à 214,475.

Opp. 753. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 75,983 et 75,984, et quatre obligations 3 0/0 au porteur, nos 361,241 à 361,244.

Opp. 754. — Sur une action au porteur, n° 551,071.

Opp. 755. — Sur treize obligations 4 0/0 au porteur, nos 333,748, 432,205 à 432,209, 448,028 à 448,030, 448,337 à 448,339 et 448,436.

Opp. 756. — Sur deux coupons n° 5 (échéance du 15 novembre 1887) d'obligations nouvelles au porteur (1re série), nos 132,890 et 315,596.

Opp. 757. — Sur un coupon n° 4 (échéance du 1er octobre 1886), d'obligation 4 0/0 au porteur, n° 297,434.

Opp. 758. — Sur deux coupons n° 5 (échéance du 1er avril 1887) d'obligations 4 0/0, nos 79,544 et 79,545.

Opp. 759. — Sur deux coupons n° 4 (échéance du 15 août 1887) d'obligations nouvelles (1re série), nos 391,508 et 391,509.

Opp. 760. — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur, nos 213,519 à 213,521.

Opp. 761. — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, nos 410,997 à 411,000.

MAINLEVÉES

Opp. 462. — Mainlevée partielle sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 171,747 à 171,752.

Opp. 544. — Sur deux actions au porteur, nos 55,512 et 55,513.

Opp. 571. — Mainlevée définitive sur cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 55,956, 356,547, 379,018, 386,310 et 386,311.

Opp. 666. — Sur six obligations 4 0/0 au porteur, nos 225,665 à 225,669 et 398,273.

Opp. 672. — Sur deux actions au porteur, nos 327,275 et 327,276, et deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 481,931 et 481,932.

Opp. 679. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligation 4 0/0, n° 2,596 pour une obligation, et un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 3,271 pour deux obligations.

Opp. 688. — Sur une obligation nouvelle (2e série), n° 4,444.

Opp. 704. — Sur deux obligations nouvelles provisoires non libérées (2e série), nos 46,163 et 46,170.

Opp. 724. — Sur quatorze obligations 4 0/0 au porteur, nos 76,514 à 76,521, 83,343, 83,344, 290,070, 419,525, 419,526 et 448,967.

Opp. 736. — Sur une action au porteur, n° 88,928.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 16 AU 30 NOVEMBRE 1887

DATES — Nov.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouissance 1er juillet	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouissance 15 oct.	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	DEUXIÈME SÉRIE 175 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
16	2100 2075	315 316.25 313.75 312.50 311.25 310 308.75 307.50 306 25 305 3 2.50 300 298.75 297.50 293.75 300 297.50 300 298 75 297.50 300 301.25 302.50 303 75 305	en liq.: 312.50 au 30: 312.50	298 300 297 295 293.75 295	175 174.75 174.50 174.25 174 173 172 171 171.25 172 173	215 216 217 215 216 217 218 218.75	385 388 390 387.50 385 384 387.50	390 392 50 393 75 395 3.0 387.50 386 25 390 392 393.75 395	370	390 392.50 395 397.50 400 395 390 391.25 392.25 392.50 395
17	2000 2025 2050 2010 2050 2080 2050	228.50 283 75 285 287 50 290 287.50 286.25 285 286.25 287.50 288.75 290 291.25 242.50 293 75 295 296.25 295 293.75	en liq. : ... au 30 : 280	290 289 288 287 290 292	175 177.50 174 174.50 175 177.50	218.75 215 216 217 218 2 8.75 219 220 221 222	380 375 50 380 382 380 379 380	392.50 385 390 389 387 385 387.50 388.75 390 391.25 392 392.50 393.75 394 393 394	365	390 385 390 392.50 393.75
18	2025 2075 2000 2050 2005 2010	292.50 290 291.25 292.50 293.75 2 5 292 50 293.75 295 296.25 295	en liq. : .. au 30: 288.75	285 287.50 290 289 289.75 290	177 179 178 179	222 220 218 217 216.50 216 215.50 216 217 217.50 218 216	380 375.50 380	392 50 390 389 50 392.50 393 394.50	360 355 350	390 388.75 385 390 391.25 392 50 393 393 75 392.50 393 393.75
19	2025 2075	301.25 302.50 300 301 25 302.50 301.25 300 298.75 3.0	en liq. : ... au 30 : 300	288 50 290 292 293 292 75 290 292 50 292.75 293	180 180.25 180.50 181	216 217 218	38 383 382 380 382 50	395 392.50 393.75 394 50 394.75 395	355	392.50 393.75 394.50
21	2200 2.00	291.25 290 288.75 290 291.25 292.50 293.75 291.25 292.50 293.75	en liq. : ... au 30: 290	288.50 287 286 285 288.50 287	175 175.25 175 176 175 176	215 214 213	377 375 376 377 50 375.50	375 380 385 380	365 360 355 365	392.50 390 388.75 387.50 380 387.50 385 388.75 390 388
22	2000 2010 20 5 2002 50 2005 2007 50	295 297.50 296.25 295 296 25 297.50 298.75 3.0 297.50 296 25 295 296.25	en liq. : ... au 30, 291.25	286 286 75 388.50 290 289	175 174 173 173.50 173.25 175 175.75 176 175	213 214 215 214	377.50 376 375	380 385 382.50	350 355 356 25 357.50 358.75 360	385 387.50 390 380.50 389
23	2010 2015 2020 2025	300 301.25 302.50 303.75 302.50 3 1.25 302.50	en liq. : ... au 30, 300	290 291 290 289	176 176 50 176.25 175 174	215.50 216 216.50	375 375.50 377.50	390 387 385 383 75 385 387 385 387 385.50 385	355 357.50 358 358.25 358.75 359.50	385 386.25 387.50 388
24	2050 2060 2050 2040	302.50 301 25 302.50 303.75	en liq. : .. au 30, 301.25	291 292.50 295 296	176 176.50 177 177.50 176.75	218 217 216.50 216 25 216 215.25	377.50	387 388.75 390 391 25 392 389	360	340 389.50 389
25	2040 2035 2040 2050 2065	302 50 301 25 302.50 303.75 305	en liq. . ... au 30, 300	290 291 293 291.50 290.50 290	177.50 177 176.50	213 214	377 377.50 378 378 75 380	385 384	359	386 385
26	2065 2075 2085 2100	302.50 301 25 300 301.25	en liq. : ... au 30, 298 75	290 291 291.50 291.75 292 291.50	175	217 216.75 216.50 216.25 216 215 50 215	380 379.75 379.50 379 378.75 378.50 377.75	384 386 385 384 382 384	•	382.50
28	2050	300 298 75 297.50 296.25 295 296 25 297.50	en liq. : ... au 30, 300	292 290 291	175 173 172 50 173	216 215 214 213.25	377 375	387 389 385 383 385		385 380
29	2050 2045 2025 2020 2015	287 50 286.25 285 287.50 288.75 286.25 285 286.25 285 283.75	en liq. : ... au 30, 287.50	283.50 284 283.50 284 282 284	170 169 168 167 166 170	212 211 210.50 210 211 210 210.50 210	370 368 367 50 365 367.50 369 370	382 381 380 375 373 380	•	380 379 375 379 375.50 377 380
30	2005 2002.50 2000 2010 2020 2010 2025	277.50 276.25 277.50 278.75 280 278.75 280 281.25 282.50 283 75 282.50 281.25 280	en liq. : ... au 30, 281.25	278 275 270 271 272 270	160 161 162 162 50 163 163.50 163 164 50 163 162 160	210 206 205 200 203 204 205 206 200 203 204 200	360 358.75 356 25 355 354 353 352 351 355 350 357 357.50 355 353.75	375 370 365 369 370 372.50	330 332 327.50	375 370 367 50 365 362 50 360 365 367.50 370

8e Année. — Numéro 200. Vendredi 16 Décembre 1887.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

En rappelant à nos souscripteurs que la période d'abonnement expire, invariablement, avec le dernier numéro de décembre, nous les prions de vouloir bien joindre une des dernières bandes à leur envoi du montant du renouvellement.

SOMMAIRE

DÉPÊCHE TÉLÉGRAPHIQUE

Une dépêche télégraphique, parvenue à l'Administration le 5 décembre, fait connaître que le gouverneur de l'Etat de Panama vient de ratifier les arrangements de la Compagnie pour la délimitation des 250,000 hectares actuellement concédés par le Gouvernement colombien sur les 500,000 hectares à recevoir, gratuitement, aux termes de l'acte de concession.

Voici le passage du dernier rapport de M. Ferdinand de Lesseps lu à l'assemblée des actionnaires et relatif aux terrains concédés :

« Par une résolution en date du 9 octobre 1886, « le Gouvernement des Etats-Unis de Colombie, « sur un rapport du ministre des finances, a porté « de 150,000 à 250,000 hectares la quantité des « terres mises gratuitement à la disposition de la « Compagnie, « avec les mines que ces terres « peuvent contenir, » conformément à la conces- « sion.

« Cette résolution est précédée de l'exposé sui- « vant :

« Considérant que, des faits consignés dans le « mémoire ci-dessus, et dans le rapport qui l'ac- « compagne (rapport du ministre des finances), il « résulte que les ouvrages exécutés pour l'excava- « tion du Canal interocéanique représentent ac- « tuellement *plus de la moitié des travaux qu'im- « plique la construction totale de ce Canal*, et que, « en conséquence, la Compagnie universelle dudit « Canal interocéanique a acquis le droit parfait à « ce qu'on lui adjuge la moitié des terres libres « mentionnées dans l'article 4 de la loi 28 de « 1878, etc. »

« Pour constituer la mise en exploitation de ce « domaine, nous avons accrédité auprès du Gou- « vernement colombien un de nos agents princi- « paux, en vue de procéder, dans le plus bref « délai, au choix et à la délimitation de votre « propriété. »

LE CANAL DE PANAMA
A l'Exposition de 1889

Le conseil d'administration de la Compagnie de Panama vient de décider, à l'unanimité, sur

la proposition de M. Ferdinand de Lesseps, de prendre part à l'Exposition universelle de 1889.

LE CONSEIL DES COLONIES

Extrait du « Temps »

M. Frank Puaux, arrivé au terme de son mandat, avait pris l'initiative de la candidature de M. de Lesseps pour le remplacer, au conseil supérieur des colonies, comme délégué de Tahiti. Le fondateur du Canal de Suez a décliné la proposition qui lui était faite et a adressé la lettre suivante à M. Puaux :

Paris, 26 juillet 1887.

Monsieur,

Je regrette de ne pouvoir accepter la candidature que vous m'offrez de délégué de Tahiti au conseil supérieur des colonies.

Toutes mes sympathies sont acquises assurément à cette belle colonie, qui deviendra, je l'espère, encore plus florissante après l'ouverture du Canal de Panama, mais mes occupations particulières me défendent absolument d'accepter une fonction publique, et vous le comprendrez comme moi.

Agréez, etc.

FERDINAND DE LESSEPS.

SUEZ ET PANAMA

(1865 1887)

Un actionnaire, M. N. Langlois, a eu l'heureuse idée de reproduire et de communiquer à ses coassociés un passage d'une conférence faite à Lyon en 1865 par M. Ferdinand de Lesseps, c'est-à-dire au moment même où une violente spéculation à la baisse était faite contre les actions du Canal de Suez.

Voici donc ce que M. Ferdinand de Lesseps disait aux actionnaires du Canal de Suez en 1865, il y a vingt-deux ans :

« Les adversaires du Canal sont de deux sortes : « les *politiques* et les *agioteurs*... Les agioteurs ne « peuvent nous pardonner de n'avoir pas sacrifié « sur leur autel, d'avoir constitué, sans leur coûteux intermédiaire, le capital social et d'avoir « soustrait à leurs manifestations l'affaire la plus « grande et très probablement la plus fructueuse « du siècle... Le parti agioteur travaille de tous ses « efforts à désorganiser les actionnaires, procédé « que lui avait du reste enseigné le parti politique. « LORD PALMERSTON, au moment où s'ouvrait « la souscription, criait aux capitalistes anglais : « *C'est une intrigue et une mystification déshonnête ; n'entrez pas dans la Compagnie* ». On crie « maintenant à Paris aux capitalistes français : « *C'est une détestable affaire ; hâtez-vous de vendre* « *vos actions et sortez de la Compagnie.* » Pour cela « on n'épargne aucun moyen. Chacun de vos succès surexcite l'acharnement de l'attaque. On « agiote à la Bourse, on multiplie les articles, on « les expédie au domicile des actionnaires, on « imprime, on colporte toute espèce de faux bruits « et de fausses nouvelles, on sème les alarmes, on « menace de ruiner les capitaux engagés ; en un « mot, il faut à tout prix couler l'affaire, c'est le « terme du métier, afin de la repêcher en eau « trouble...

« FERDINAND DE LESSEPS. »

M. N. Langlois, après cette reproduction, écrit :

La situation est devenue exactement la même pour le *Canal de Panama*. Les spéculateurs jouent le même jeu qu'en 1865.

Que les actionnaires de Panama résistent comme résistèrent les actionnaires de Suez, et les spéculateurs seront battus.

Il suffit que les actionnaires restent inébranlables, ne se laissent prendre à aucun piège, ne s'affilient à aucun syndicat quelconque, — favorable ou défavorable, — et surtout qu'ils ne prêtent, ni ne louent, ni n'envoient leurs titres *à personne*.

Et que ceux qui ont envoyé des titres pour une cause quelconque les reprennent sans retard.

Nous approuvons pleinement ce sage conseil.

LE PATRIOTISME DES ACTIONNAIRES

Un journal qui se publie à Paris, — appartenant d'ailleurs à un étranger, — s'est permis de railler le patriotisme des actionnaires du Canal de Suez et du Canal de Panama. Dédaignant ce genre d'attaque, nous reproduirons les lignes suivantes du *Paris-Bourse* du 7 décembre :

Nous n'avons jamais été porté au chauvinisme ; il faut dire cependant que l'intervention du patriotisme dans les affaires, dont les adversaires du Panama se moquent, n'est pas une chose qui existe seulement en France.

On vient de lancer à Londres une affaire de taillerie anglaise de diamants, et nous avons été frappé de voir que le concours des premières maisons de la Cité n'a pas été marchandé à cette entreprise difficile justement parce qu'elle est anglaise.

Le patriotisme dans les affaires n'est pas, comme on le dit si souvent, une maladie française, si toutefois c'est une maladie; elle a un caractère international. Il y a même certains cas — comme pour le Suez — où cette maladie entraine des suites bienfaisantes.

Nous ajouterons que le Canal de Suez a déjà rapporté à l'épargne française plus de *un milliard*

et demi de francs, dont les 80 centièmes en *argent étranger !*

Les adversaires de Panama reconnaîtront que le patriotisme des actionnaires de Suez ne manquait pas d'intelligence.

LETTRE DE M. DE STŒSS

Nous trouvons dans le *Liverpool Daily Post*, du 8 décembre dernier, la lettre suivante, écrite à l'éditeur du journal par M. le chevalier de W. Stœss, ancien consul d'Allemagne à Liverpool.

Liverpool, le 7 décembre 1887.

A l'Editeur du *Daily Post*.

Monsieur,

J'ai reçu, depuis ces derniers temps, un grand nombre de demandes au sujet de la conservation ou de la vente des actions du Canal de Panama, et, d'après la dernière information qui m'est parvenue, il résulte que 25 kilomètres du Canal sont déjà navigables, sur 75 kilomètres. C'est pourquoi M. de Lesseps conseille à tous les actionnaires de suivre l'exemple des actionnaires du Canal de Suez et de se montrer sourds à toutes les sollicitations pour la vente des actions, de les conserver sous triples verrous et de ne s'en défaire à aucun prix. Que les actionnaires restent fermes et unis, qu'ils résistent aux menaces de leurs adversaires, et s'il existe une cause quelconque de danger pour cette grande entreprise, M. de Lesseps sera le premier à le signaler.

Votre, etc.

CH. DE W. STŒSS.

LES COMPLICES DE LA SPÉCULATION

Nous empruntons les lignes suivantes au dernier numéro de la *Revue-Gazette* :

Un journal américain, tout à fait compromis par son hostilité violente, a publié dernièrement une sorte de relevé de « compte des dépenses de la Compagnie du Canal dans l'isthme ». Ce relevé, simplement grotesque, et dont on a ri à New-York, a cependant été reproduit par un journal français (*français?*)...

Seulement, le rédacteur du journal français, en reproduisant ce morceau ridicule de littérature américaine, a laissé passer maladroitement le paragraphe suivant de l'article même et qui en dénonce suffisamment le but.

Nous reproduisons donc ce paragraphe sans autre commentaire :

« On croit que le conseil d'administration de la Compa-
« gnie sera jeté par-dessus bord et que les actionnaires
« français, qui ont été trompés, après avoir donné cours à
« leur juste indignation, *se calmeront* et tireront le meilleur
« parti possible de leur désastre **en rétrocédant leurs**
« **droits à un syndicat de capitalistes américains**
« **qui achèveront l'entreprise...** »

Il n'y a évidemment rien à ajouter à ce morceau, dont le cynisme égale la bêtise.

Si le Canal de Panama est une affaire assez bonne pour que « Messieurs du Syndicat américain » daignent la convoiter (et ils la convoitent !), nous nous demandons par quel raisonnement ces « Américains » en sont arrivés à s'imaginer que les actionnaires actuels seraient assez sots pour leur « passer l'affaire », maintenant surtout qu'elle est à la veille de sa solution.

Comment s'est-il trouvé un journal français qui voulût publier la ridicule manifestation du journal américain ?

Nous aurions bien envie de répondre à la question que nous venons de poser... mais nous voulons réfléchir un peu avant de mettre la main dans cette malpropreté.

M. SICARD.

LA LETTRE DE M. FERD. DE LESSEPS

Extrait du « Télégraphe ».

Un accord complet, sans divergences et même sans distinction de partis, une frappante unanimité se traduisant par un ensemble de déclarations identiques et par les manifestations les plus éloquentes de l'opinion, le fait mérite d'être constaté à l'honneur de la France laborieuse, si différente du monde agité des politiciens. Pendant que nos parlementaires donnaient à l'étranger le spectacle trop prolongé de compétitions et de divisions sans nombre, de conflits entre groupes et fractions de groupes, trop heureux d'aboutir à une solution qui sauve au moins les apparences, pendant ce temps, M. Ferdinand de Lesseps justifiait une fois de plus son surnom de Grand Français en fournissant à la vraie France, — celle qui travaille, qui produit et qui épargne — l'occasion de s'unir sur une question patriotique : le Canal de Panama.

L'appel de M. de Lesseps a été entendu. Sa lettre au gouvernement de la République demandant pour le Canal de Panama ce qu'il a obtenu jadis pour le Canal de Suez, l'autorisation d'émettre des obligations à lots, cette lettre visait plus loin et a porté plus haut que les régions ministérielles ou présidentielles. C'était à l'opinion qu'elle s'adressait en faveur de la grande œuvre de l'achèvement du Canal de Panama. C'est l'opinion qui a répondu par l'organe de la presse, par la voix unanime des journaux les plus divisés sur les questions politiques, mais réunis, comme il est toujours arrivé, comme il arrivera toujours en France, sur le terrain du patriotisme...

On voit quel vaste courant, quel ensemble de manifestations décisives a déterminés la lettre de M. Ferdinand de Lesseps. Et cette unité est caractérisée — on peut même dire aggravée en pensant à la déconvenue des adversaires du Canal, qui n'ont reculé, dans ces derniers temps, ni devant les fausses nouvelles, ni même devant les faux matériels — par l'origine de deux ou trois notes un peu discordantes dont l'écho n'a pas troublé ce magnifique concert d'opinion. Ces tentatives avortées émanent de journaux tous également sans importance, mais tous sans exception appartenant à des

étrangers ou obéissant à Paris même à des inspirations étrangères.

Après cet exposé des déclarations unanimes de la presse, avons-nous besoin de faire à notre tour ressortir les devoirs qu'impose au nouveau gouvernement de la France cette manifestation enthousiaste et spontanée, cet admirable et puissant concours d'ardentes adhésions ? L'appel de M. de Lesseps à nos gouvernants est devenu une mise en demeure signifiée par l'opinion. C'est bien la question du jour, car elle doit être promptement résolue, et nos hommes d'Etat ne sauraient laisser leurs déterminations en suspens sans encourir le reproche d'une complicité inconsciente mais réelle avec les pires agissements de la spéculation étrangère et d'une méconnaissance absolue des sentiments de la France. Le pays attend une réponse, c'est-à-dire un contre-seing officiel du rapport rédigé en son nom par le Grand Français.

JEAN-PAUL.

Extrait du « Journal du Havre ».

A côté de ces grandes affaires d'ordre intérieur, il y en a d'autres qui sollicitent l'attention des législateurs soucieux de la prospérité publique et du travail, de la grandeur de la France aussi.

La France a, en ce moment, des capitaux énormes engagés dans une affaire colossale, Panama, dont il faut qu'elle se tire, dont elle se tirera à son honneur. La nouvelle phase dans laquelle vient d'entrer cette affaire en rend la solution plus facile, pour peu qu'on y aide. M. de Lesseps réserve à l'industrie française toutes les commandes, et il y a là pour cent millions de travaux à faire pour notre industrie métallurgique, en ce moment si éprouvée, si malheureuse, puisqu'on a calculé qu'elle est en perte de plusieurs dizaines de millions depuis le commencement de cette année. Est-il donc indifférent de lui procurer, à elle et aux ouvriers qu'elle emploie, cette précieuse ressource ?

Que d'autres choses encore qui ne demandent qu'un peu de bon vouloir et de tranquillité pour éclore, et que de nouvelles discussions entraveraient ? Nous avons donc la ferme confiance que le nouveau ministère le comprendra et que la Chambre, inclinant à l'application du programme Siegfried, va se mettre à l'œuvre pour aider le pays dans son désir d'activité et de relèvement industriel et commercial.

A. M.

L'importante *Revue de l'Association des armateurs et consignataires de Barcelone*, reproduisant *in-extenso* la lettre écrite par M. Ferdinand de Lesseps à M. Rouvier, président du Conseil des ministres, et les documents qui accompagnaient la lettre, fait précéder cette publication des lignes suivantes :

L'œuvre du Canal de Panama intéresse la navigation à un si haut degré, que nous croyons remplir le devoir que nous impose le caractère spécial de notre Revue en publiant, intégralement, les documents de considérable importance que M. de Lesseps a adressés aux fondateurs, aux actionnaires, aux obligataires et aux correspondants de la Compagnie ; à M. Rouvier, président du Conseil et ministre des finances, et à la Commission supérieure consultative des travaux du Canal.

Les importantes décisions que vient d'adopter la Compagnie tendent à procurer le plus promptement possible (en 1890), aux navires, un passage entre les deux océans, sans préjudice d'arriver à l'achèvement définitif du Canal.

Et devant ces efforts véritablement énormes pour conduire à une heureuse fin une si glorieuse entreprise, notre Association, qui a toujours vu dans l'ouverture du Canal de Panama, l'aurore d'un nouvel et grandiose avenir pour nos provinces d'outre-mer, et pour le développement de nos relations commerciales maritimes, s'associe de tout cœur et avec le plus grand enthousiasme, aux vœux fervents que font toutes les personnes soucieuses de la civilisation et du progrès, pour que M. de Lesseps, qui a laissé de si agréables souvenirs dans notre ville aujourd'hui moralement et matériellement intéressée à sa colossale entreprise, voie ses efforts couronnés du succès le plus complet.

LE CANAL ET SES DÉTRACTEURS

Un journal français de New-York, *le Franco-Américain*, a publié, dans son numéro d'octobre dernier, une correspondance de l'isthme, intéressante.

Le correspondant du *Franco-Américain*, après avoir dépeint les conditions défavorables de l'ancienne ville de Colon, fait ressortir les avantages que présente la ville de Port-Christophe élevée par la Compagnie sur le terre-plein qu'elle a créé à l'entrée du Canal. Il ajoute :

Ce qu'il a fallu de terrassements, de travail ardu, de souffrances physiques et morales pour arriver à faire le Christophe-Colomb d'aujourd'hui est quelque chose d'inouï. On dit : « Mais la Compagnie du Canal a dépensé trop d'argent en frais d'installation, avant de se mettre au travail ; elle a ainsi gaspillé une grande partie de ses capitaux et perdu beaucoup de temps. »

Je dis, moi, que la Compagnie a agi fort sagement en songeant tout d'abord au bien-être de ses employés. Oh ! n'allez pas croire que l'on ait fait des logements princiers ; loin de là. On a construit des habitations saines et très simples, établi des chaussées qui permettent l'écoulement facile des eaux. On a installé un hôpital où les malades reçoivent les meilleurs soins, et ce qui est fait restera toujours à l'avoir de la Compagnie. Du côté de l'Atlantique, les travaux d'installation ont été bien plus sérieux qu'à Panama, car il n'y avait rien et tout était à faire.

Tout, du reste, a été bien fait et, quelle que soit la somme dépensée, le but est louable. Qu'il y ait eu à un moment donné des exploiteurs de toutes espèces qui ont abusé des circonstances pour faire faire à la Compagnie beaucoup plus de frais qu'il n'était nécessaire, cela était chose inévitable. J'insiste sur ce point parce qu'en vue de la guerre à outrance que les Etats-Unis ont faite au Canal, guerre qui reprend de plus belle aujourd'hui, *et pour cause*, les ennemis et les dé

tracteurs de l'entreprise ont usé de tous les moyens pour prouver aux actionnaires que leur argent était mal placé et qu'il ne fallait plus y compter. On a été jusqu'à dire, et on le dit encore, que le Canal ne sera jamais achevé; ce qui me passe, c'est qu'il existe des Français qui osent redire cela, se faisant ainsi l'écho bonasse et naïf de l'ennemi, transfuges sans le savoir, car ils se posent en victimes qu'ils croient être réellement.

La lettre que nous citons, faisant allusion aux allégations mensongères de certaines feuilles américaines sur l'état apparent des travaux, remarque que dans une entreprise de cette nature on ne saurait exprimer un avis fondé en jugeant uniquement d'après ce que l'on voit superficiellement. Elle fait d'abord pressentir le prochain achèvement de la première partie du Canal par la disparition imminente de la butte du Mindi (1) et émet ensuite les appréciations suivantes :

Le Canal se trouve en ce moment dans un état peu engageant à première vue pour l'observateur superficiel. Commencé sur tous les points à la fois, il n'y a, en réalité, rien de complètement achevé, mais ce travail de fourmis avance silencieusement, et un beau jour, les détracteurs et les grincheux se trouveront tout étonnés de voir le Canal s'achever sans leur assentiment.

La conclusion du correspondant du *Franco-Américain*, qui se prononce d'après ce qu'il a vu sur place, vient corroborer la justesse des calculs qui ont été faits par les statisticiens et les économistes les plus compétents de nationalités diverses sur les vastes proportions que prendra le trafic du Canal. Il dit à ce propos :

Mais laissez crier les braillards, laissez mordre la calomnie et quoi qu'on dise, quoi qu'on fasse, quels que soient les embarras que l'on suscite à l'entreprise, le Canal se fera ; il sera en retard de quelques années sur les prévisions premières, c'est possible ; mais les actionnaires n'y perdront rien, car on aura beau entasser chiffres sur chiffres, probabilités sur probabilités, on n'arrivera jamais à établir la somme d'affaires que fera le Canal et que l'avenir seul démontrera. Il est étonnant de remarquer que l'on n'a jamais tenu compte de l'appoint qu'apporteront les immenses débouchés que le Canal ouvrira au commerce du monde dans toutes ces riches contrées de l'Amérique centrale. Mais je m'arrête, car on me taxerait d'optimisme ; je préfère laisser au temps le soin de démontrer ces choses avec l'espoir de vivre assez pour les voir accomplies, et jouir de la déconfiture des envieux qui passent leur temps à critiquer des détails auxquels la plupart ne connaissent rien, sans tenir compte de l'ensemble.

On voit, par les citations qui précèdent ainsi que par bien d'autres lettres que nous avons eu l'occasion de reproduire, que tous ceux des visiteurs de l'isthme, qui n'obéissent pas à un parti pris obligé ou à un intérêt, constatent l'importance des résultats obtenus sur les chantiers et affirment leur foi dans le succès de l'entreprise.

(1) Une dépêche télégraphique, signalée dans le *Bulletin* du 16 novembre, annonce l'enlèvement de cet obstacle et l'établissement de la libre circulation entre l'Océan Atlantique et le kilomètre 17 du Canal.

UNE OPINION COMPÉTENTE

Nos lecteurs savent que l'exécution des dragages, du côté de Colon, a été confiée à l'*American Contracting and Dredging Company*. Le directeur de cette Société, M. Slaven, de passage à New-York, a eu l'occasion de donner son avis sur la situation générale de l'entreprise. Nous traduisons du *Sun* de New-York, portant la date du 29 novembre dernier, et *in extenso*, les dires de M. Slaven :

Parmi les passagers qui sont arrivés du Havre sur le vapeur *La Gascogne* se trouvait le commodore Henry B. Slaven, président de la Compagnie américaine de dragages, laquelle Compagnie a été activement engagée dans les travaux d'excavation du Canal depuis le commencement de l'entreprise. Hier soir, M. Slaven s'est entretenu, avec un reporter du *Sun*, de M. de Lesseps et de son entreprise.

« En ce qui concerne la situation actuelle des travaux sur le Canal de Panama et les perspectives d'avenir de l'entreprise, a dit M. Slaven, je consens volontiers à vous dire ce que je sais, d'après des informations actuelles. J'ai eu de nombreuses occasions pour faire ces observations durant les six dernières années dont j'ai passé dans l'isthme près de la moitié. J'ai parcouru la route dans tous les sens, et je ne parle pas d'observations faites par les fenêtres d'un wagon.

« Dès à présent, et en manière d'introduction, je puis vous dire que le Canal est fait pour plus de la moitié. Il est ouvert à présent sur un parcours de vingt kilomètres à des navires d'un tirant d'eau de quinze pieds (4 m. 57). Ces vingt kilomètres sont situés sur le versant atlantique du Canal et nous les avons dragués nous-mêmes.

« Le 1er juillet prochain, nous aurons vingt-quatre kilomètres terminés, et une Compagnie française en aura achevé cinq de plus à l'extrémité du Canal, du côté du Pacifique. Au delà de notre portion de travail, il y a une section de vingt kilomètres qu'une Compagnie française s'est engagée à faire, mais on y a très peu travaillé. Si les entrepreneurs français font ce qu'ils devraient faire, les actionnaires n'auront pas à se préoccuper de cette section.

« Il reste une section d'une longueur de 25 kilomètres qui comprend la crête ou l'épine dorsale de l'Isthme. Les hauteurs varient de 50 à 387 pieds (15 mètres 240 à 117 mètres 955) au-dessus du niveau moyen des deux Océans. On a fait une bonne partie de la besogne sur cette section, mais c'est ici, naturellement, que l'on aura le plus de terrains à enlever.

« Après mûr examen, après s'être rendu compte que cela prendrait plus de temps et que cela coûterait plus d'argent pour achever le Canal à niveau qu'on ne l'avait d'abord supposé, M. de Lesseps a conclu qu'il devrait arriver à faire traverser l'isthme par les navires dans le plus bref délai possible. Pour cela, il a modifié ses plans en faisant construire des écluses temporaires pour cette sec-

tion et il gagnera ainsi beaucoup de temps pour l'ouverture du Canal. C'est là, en réalité, le système adopté jadis à Suez, car le Canal de Suez a été ouvert avec seulement environ 15 pieds d'eau (4 m. 57) dans les endroits les moins profonds. Les écluses seront temporaires et le travail destiné à mettre le Canal à niveau, sera exécuté rigoureusement après que la route sera ouverte à des navires d'un tirant d'eau de 15 pieds (4 m. 57). »

— « Combien d'écluses y aura-t-il? »

— « Cela n'a pas encore été complètement déterminé ; je suppose que quatre suffiront. M. Eiffel, qui est probablement bien connu dans ce pays comme le constructeur de la tour de 300 mètres à Paris, destinée à la prochaine exposition, a signé le contrat pour la construction des écluses. Lui et M. de Lesseps iront à Panama en janvier. Les écluses seront principalement en fer et mues par la pression hydraulique. »

— « Y-a-t-il beaucoup d'eau ? »

— « Oui ; le Chagres est situé au-dessus du niveau le plus élevé du Canal tel que le plan le comprend à présent, et il fournira de l'eau en quantité suffisante. Il n'y a aucune difficulté technique dans l'exécution de ce nouveau plan. »

— « Mais l'on affirme que vous aurez trop d'eau à de certains moments. »

— « La meilleure réponse que vous puissiez faire à cela, c'est que nous n'avons jamais eu une crue qui ait endommagé le Canal, le matériel ou autre chose, pendant mon expérience de six années et plus, et cependant nous avons eu aussi à subir une forte tempête du Nord. »

— « Et la question d'argent ? »

— « M. de Lesseps n'a aucune crainte au sujet de l'argent. Il s'est adressé dernièrement au gouvernement pour demander l'autorisation d'émettre des valeurs à lots. Il a fait cela non pas parce qu'il craignait de ne pas pouvoir obtenir cet argent des actionnaires et des obligataires qui ont déjà placé des fonds dans l'entreprise, mais parce que, au moyen de valeurs à lots, il pourrait obtenir un taux d'intérêt moins élevé.

« Je sais que la Compagnie avait 175 millions en caisse. Elle a toujours payé comptant lorsque les sommes qu'elle avait à verser étaient dues. On a dit ici, à Panama et à Paris, que nous avons eu du mal à nous faire payer. C'est complètement inexact. Je crois qu'il est raisonnable de supposer que les 400,000 personnes qui ont fourni jusqu'à présent près d'un milliard, fourniront encore assez pour achever le Canal, même s'il devait coûter 2 milliards, bien que je n'aie nullement l'intention de dire qu'il coûtera cette somme, mais je veux dire qu'alors même que le Canal coûterait cette somme, je ne douterais pas que le trafic avec la côte occidentale, trafic avec lequel je suis familier, ne payât de bons dividendes. »

— « Combien de temps l'adoption du plan nouveau fera-t-il gagner pour la mise en exploitation du Canal ?

— « Suivant mon propre jugement, les navires traverseront le Canal dans trois ans à partir du 1er janvier prochain. Il n'est pas juste de dire que, puisque la Compagnie n'a exécuté que la moitié du travail depuis le nombre d'années qu'elle s'en occupe, cela prendra autant d'années pour achever l'autre moitié. Dans quatre ans de temps, nous avons enlevé, nous, 15,000,000 de mètres cubes de terrain, mais en 1887, nous avons enlevé le double qu'en 1885 ; et il est parfaitement juste de dire qu'en 1888 on enlèvera le double de ce qui a été enlevé en 1887, principalement parce que les appareils sont sur le terrain et parce que les hommes s'acclimatent et que les groupes ont été bien organisés. N'importe quel ingénieur comprendra cela. »

LES SPÉCULATEURS

La Financière, dans la Revue hebdomadaire du *Figaro*, publie une note très intéressante sur les récentes manœuvres de la spéculation au sujet des actions de Panama :

L'entreprise de Panama vient de triompher de son épreuve principale, pareille à celle qu'eut à subir l'entreprise de Suez en 1865. Tant que les créations de voies de transport, — chemins de fer et canaux, — restent à l'état de *possibilité*, ce qui est le propre de la première période d'exécution, les spéculateurs jouent alternativement, et suivant les circonstances, la *hausse* ou la *baisse*, en s'appuyant sur les incidents heureux ou malheureux qui ne manquent pas de se produire.

Ces mouvements, parfois provoqués par de fausses nouvelles ou soutenus par de véritables incidents dont on exagère sciemment les conséquences, sont relativement restreints.

Mais lorsque l'entreprise arrive à ce moment extrêmement délicat où, d'une part, la certitude de l'exécution finale et l'avenir de l'œuvre commencent à exciter les convoitises, et où, d'autre part, il ne reste plus, dans l'ordre financier, que le dernier effort à rendre efficace, il se produit un double mouvement stratégique, bien connu des boursiers et des hauts capitalistes, mouvement de baisse brutale bien entendu, dont l'affaire de Suez est le plus bel exemple à citer.

Certains capitalistes, voyant qu'une excellente affaire est en train de réussir, et désirant ramasser à leur profit le plus d'actions possible, font tout ce qu'il faut pour que les actions baissent, afin de les acheter au meilleur marché.

D'autres, plus spéculateurs, restreignant leur examen à la difficulté que présentera la réalisation des derniers capitaux nécessaires, se disent qu'en ruinant par la baisse le crédit de la Société, en épouvantant les actionnaires, ils « tueront l'affaire », sauf à la reprendre, et bénéficieront ainsi de la ruine qu'ils ont préparée.

Voilà exactement ce qui s'est passé contre le Canal de Suez en 1865, et voilà de nouveau, exactement, ce qui vient de se passer contre le Canal de Panama, incident pour ainsi dire inévitable où les *partisans* et les *adversaires* de l'entreprise, opérant de même quoique dans des buts différents, risquent une panique, une baisse générale au moment précis

où, tout au contraire, une hausse générale serait logique et justifiée.

Seulement, cette fois, — est-ce un progrès? — les manœuvres des baissiers, appuyées par de fausses lettres, de fausses dépêches télégraphiques, rencontrent des actionnaires et des obligataires préparés de longue main aux assauts qu'on leur livre. Les porteurs de titres du Canal de Panama ont moins de mérite que n'en ont eu les actionnaires de Suez en 1865, mais il faut reconnaître que l'attaque contre le Panama a été donnée par des adversaires dénués de tout scrupule.

Nous l'avons dit, et nous y reviendrons, cette terrible bataille, dirigée par les baissiers, est notamment livrée au profit de certaines convoitises inavouables, qui seront un jour dévoilées.

Pour déposséder les actionnaires de la première heure, on tâche de leur faire peur par tous les moyens.

En restant simplement tranquilles, en ne livrant ni ne prêtant leurs titres *à n'importe qui*, les actionnaires auront vaincu la spéculation et gardé pour eux une de ces entreprises exceptionnelles, qui ne doit pas périr, qui, tout au contraire, sera une des gloires de notre époque et deviendra rémunératrice.

L'AVENIR DU TRANSIT

Nous trouvons dans le *Daily Picayune*, de la Nouvelle-Orléans, une lettre émanant d'une haute autorité américaine et dont nous traduisons ci-après la conclusion, fort intéressante pour les associés de l'entreprise du Canal interocéanique.

L'auteur de cette lettre, M. J. E. Nourse, de la marine des Etats-Unis, professeur en retraite de l'Observatoire naval de Washington, s'occupant de la question du transit entre les deux Océans et de la part que doivent y prendre les Etats-Unis, après avoir montré les avantages du Canal de Panama pour la Nouvelle-Orléans et les ports du nord du golfe du Mexique, s'exprime en ces termes :

Laissant de côté le terrain des hypothèses, j'envisagerai pendant un instant le grand avenir de votre vallée lorsque l'ouverture d'un transit interocéanique aura été sûrement établie.

Deux remarques du feu commodore Maury sont présentes à ma mémoire : la première, c'est que votre grande rivière transporte vers les mers les produits de tous les différents climats à partir de sa source ; la deuxième, c'est qu'un navire partant du golfe du Mexique pour l'Europe prend le courant du Gulf-Stream comme aide. Que l'ouverture du transit interocéanique soit réalisée et alors, certainement, *il ne sera pas possible de faire une évaluation exacte du montant du tonnage qui descendra de l'extrême nord, du pied des Montagnes rocheuses et des Alleghanies.*

Que les produits de la grande vallée puissent affluer directement à travers l'isthme pour les échanges avec la côte occidentale des deux Amériques et avec l'Asie ! Que le Canal soit fait !

L'opinion, — publiquement affirmée, — d'un homme aussi compétent que M. Nourse, sur l'importance incalculable du développement commercial des Etats-Unis, au profit du Canal à travers l'isthme américain, ne saurait être méconnue, car elle vient confirmer, une fois de plus, la modération des prévisions du Congrès international de 1879 concernant le trafic dont est assurée la voie navigable entre les deux Amériques dès les premières années de son exploitation.

LES ADVERSAIRES DU CANAL

Le journal autrichien *Wiener Boerse* (la Bourse de Vienne), après avoir relevé les divers moyens par lesquels les adversaires de l'entreprise les « ennemis de la grande œuvre s'acharnent honteusement à lui nuire de toutes les manières », et constaté la ferme attitude des actionnaires qui n'ont pas consenti à « se dessaisir de leurs titres, même temporairement » énumère les divers groupes intéressés à empêcher l'exécution du Canal maritime : malveillants, spéculateurs financiers, etc.

Puis, dit le rédacteur du *Wiener Boerse*, ce sont toutes les grandes compagnies de chemins de fer américains reliant les états de l'Est avec les côtes de l'Océan Pacifique, car l'ouverture du Canal de Panama enlèvera à tous les chemins de fer du Pacifique la plus grande partie de leurs transports.

Ces puissants intérêts financiers sont en hostilité ouverte contre le Canal de Panama de l'autre côté de l'Océan, — comme le furent jadis contre le Canal de Suez les Anglais sous la conduite de Lord Palmerston, et ne peuvent pas admettre que de simples bourgeois français doivent, dans l'avenir, prélever sur le commerce maritime américain, sur le transit entre les Etats de l'Est et de l'Ouest-Pacifique, des bénéfices aussi énormes que ceux que les actionnaires du Canal de Suez perçoivent avec les 70 à 80 millions de francs de recettes annuelles en droits de transit sur le trafic maritime avec l'Inde et l'Afrique orientale.

Un article de la « Gazette de l'armée et de la marine » (*The Army and Navy Gazette*), dont le *Star and Herald* du 11 novembre a publié un extrait, jette un jour curieux sur l'opposition faite à l'entreprise du Canal Interocéanique par certaines compagnies de chemins de fer américaines, qui exploitent actuellement le commerce privé de toute autre voie, par des tarifs excessifs et qui se verront obligées à les réduire le jour où commencera l'exploitation du canal maritime.

Après avoir constaté que, de nos jours, les chemins de fer sont le plus souvent « des spéculations rémunératrices », le *Star and Panama Herald* conclut ainsi :

N'est-il pas vraiment étrange que des journaux étrangers continuent à écrire des bévues et à ânonner relativement au Canal de Panama ? Ils parlent avec confiance de longues lignes de chemins de fer transcontinentaux continuant à tenir entre leurs mains crochues le commerce entre les Etats et le trafic interocéanique, mais il est facile de voir, même d'après leurs propres écrits, qu'ils se rendent compte que

notre Canal est en train de progresser. Ils semblent craindre ses effets sur leur commerce. Nous, d'un autre côté, nous croyons que l'achèvement du Canal de Panama donnera immédiatement la preuve qu'il est immensément avantageux pour les régions qui paraissent actuellement craindre que son achèvement ne leur porte préjudice.

LE PORT DE LA POINTE-A-PITRE

Nous avons reproduit, dans le numéro du *Bulletin* du 16 octobre dernier, un passage de la lettre écrite par la Chambre de Commerce de Bordeaux à M. le Ministre de la Marine et des Colonies sur l'urgence de travaux à exécuter à la Pointe-à-Pitre, afin de mettre ce port en état de satisfaire à tous les besoins de la navigation qui transitera par le Canal interocéanique.

Copie de ladite lettre avait été envoyée, en même temps qu'au département de la Marine, à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie.

Voici la réponse qui a été faite par M. Dautresme au Président de la Chambre de commerce de Bordeaux :

Paris, 12 octobre 1887.

Monsieur,

Vous m'avez transmis copie d'une lettre qui a été adressée par la Chambre de Commerce de Bordeaux à M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour obtenir l'exécution des travaux destinés à l'amélioration du port de la Pointe-à-Pitre.

Mon Département a déjà eu l'occasion d'appeler, sur cette affaire, la bienveillante attention de l'administration de la Marine.

Pour répondre au désir que vous m'avez exprimé, je viens de signaler de nouveau à M. Barbey les avantages que la réfection et les agrandissements de ce port ne manqueraient pas de procurer au commerce français, lors de l'ouverture du canal de Panama.

Agréez, etc...,

Signé: DAUTRESME,
Ministre du Commerce et de l'Industrie.

LE TRAFIC FUTUR

Le *Journal du Commerce* de New-York (*New-York Journal of commerce*) vient de publier, avec la signature T. B. K., une longue étude sur une partie du trafic probable pour le Canal qui unira les deux océans.

L'écrivain ne s'occupe que du transport des bois de l'Orégon et de l'Alaska, des grains et du mouvement du cabotage.

Il écrit, à propos des bois de l'Orégon et de l'Alaska :

Quant au trafic passant à travers le canal, ce sera simplement merveilleux. Quelques petits chargements de bois de l'Orégon transitent maintenant de la côte ouest par le cap Horn à destination de l'Europe ou de quelques-uns de nos ports orientaux. Ceux qui connaissent ce pays, ainsi que le territoire à l'extrême nord et ouest, et une grande portion du territoire d'Alaska, le nombre incalculable des cèdres jaunes de cette contrée, et les demandes de bois de toutes essences faites par l'Europe, taxeraient hardiment d'exagération l'affirmation qui leur serait faite, que 50 navires chargés de bois des côtes ouest, passeront à travers le Canal aussitôt que cette voie maritime sera ouverte aux navires qui passent actuellement par le cap Horn. Il n'y a pas de pays où le bois soit aussi abondant comme quantité et qualité que dans notre région du nord-ouest. Le cèdre jaune spécialement, soit pour les ouvrages d'art ou pour les usages communs, est sans égal quant à la facilité avec laquelle il peut être travaillé et sa longue durée ; il est très beau lorsqu'il est coupé et verni.

Voici le passage relatif aux grains :

Le commerce des grains s'élèverait, si le Canal était ouvert, à 3.000.000 tonnes, et ce chiffre s'augmentera constamment lorsqu'un débouché économique sera ouvert.

Abordant ensuite la question du cabotage, l'auteur de cette étude s'exprime ainsi :

Le commerce de cabotage, qui comprend actuellement *plus d'un million de tonnes par année*, s'augmentera considérablement en peu de temps. Le Canal sera une route naturelle et avantageuse pour tous les navires venant de la Chine, de Manille et du Japon, à destination de notre côte orientale, des ports européens et de toute la côte occidentale au nord de Valparaiso ; la voie du Canal sera beaucoup plus économique qu'un voyage par le cap Horn. Bref, le trafic sera énorme et suivra promptement l'ouverture du Canal...

En n'évaluant qu'à 1,000 tonnes la capacité de chacun des navires transportant les bois de l'Orégon et de l'Alaska, nous avons, avec les 3,000.000 de tonnes pour les grains et 1.000.000 de tonnes de cabotage, 4.000.000 de tonnes, données par le trafic de trois produits seulement.

Et comme ces navires devront nécessairement passer le Canal deux fois, une fois à l'aller, une fois au retour, c'est huit millions de tonnes à enregistrer de ce chef.

LES CLIENTS DU CANAL

De nombreux organes de la presse américaine se sont occupés, à maintes reprises, des avantages de toute nature que l'ouverture du Canal interocéanique procurera aux pays et aux ports qui se trouvent à proximité de la nouvelle voie ou que fréquenteront les navires qui s'y rendront.

Aux citations que nous avons souvent eu l'occasion de faire dans le *Bulletin*, nous ajouton aujourd'hui, l'extrait suivant d'un article publi par *La Nacion*, de Tegucigalpa (Honduras) :

La Nouvelle-Orléans est le port-roi du golfe du Mexique et de l'Atlantique sud. Que M. de Lesseps termine le Canal de Panama, et la Nouvelle Orléans sera le port-roi du Pacifique sud, la route principale du commerce entre l'Amérique méridionale et les Etats-Unis.

Tout le continent hispano-américain jusqu'au Rio de la

Plata, établira, avec le temps, des relations commerciales avec la Nouvelle-Orléans ; les pays comme le Honduras, qui peuvent nouer ces relations avec tant de facilité, en tireront des bienfaits innombrables.

Cuba est gênée par la suprématie politique de l'Espagne ; beaucoup de républiques sud-américaines sont entravées par des obstacles quelconques ou des préventions locales, mais le Honduras est son propre maître. Il a eu le bon sens de recevoir les Américains comme d'excellents amis, aussi bien que les Anglais qui ont voulu entrer en concurrence avec l'initiative américaine.

En dehors de la grande navigation intercontinentale, l'entreprise du Canal peut compter sur de sérieux éléments de trafic provenant des Etats mêmes du Centre-Amérique, où il ne manque actuellement que des facilités de communication et l'initiative des races plus avancées pour tirer parti des innombrables ressources qu'offre la nature.

LA CALIFORNIE EN 1886

Nous extrayons d'un rapport du consul de Suisse à San-Francisco, le passage suivant, relatif à la situation économique de la Californie en 1886 :

Nous sommes heureux de pouvoir constater un progrès sensible dans presque toutes les directions pendant l'année 1886. Si la marche des affaires pendant les six premiers mois a été un peu lente, d'un autre côté, elle a été rapide durant le dernier semestre de l'année. Les transactions commerciales des derniers six mois ont atteint un chiffre beaucoup plus considérable que dans la même époque de l'année précédente.

On estime à environ 5 0/0 l'augmentation de la population ; c'est surtout la Californie du Sud qui a attiré l'émigration. Cette partie de l'Etat progresse d'une manière surprenante ; le Centre et le Nord aussi s'apprêtent à recevoir les nombreux voyageurs des Etats de l'Est et peuvent s'attendre à un bon nombre de nouveaux habitants.

Nous avons eu, cette année, la plus grande récolte de blé depuis 1880, soit environ 30 millions de quintaux.

La préparation des *raisins secs* (dits de Malaga) promet de devenir une grande industrie, qui a déjà donné des résultats fort satisfaisants. Grâce à l'expérience gagnée pendant les dernières dix ou douze années, la période des essais est à peu près passée et les raisins secs de la Californie peuvent être comparés favorablement à ceux de l'Espagne. Le produit de l'année : 700,000 boîtes, soit 1,400,000 livres, a été facilement vendu et à des prix rémunérateurs.

LE COMMERCE DES BANANES

Dans le rapport qu'il a présenté à la Chambre de commerce de Marseille, à la suite du voyage dans l'isthme des représentants des principaux pays intéressés au percement du Canal de Panama, M. Jules-Ch. Roux, indique, comme une branche croissante du commerce colombien, l'exportation des bananes.

Le délégué de la Chambre de commerce de Marseille s'exprime ainsi :

Une culture qui a pris un grand développement est celle des bananiers, dont les fruits, transportés à New-York et à la Nouvelle-Orléans, forment annuellement un poids de 20,000 tonnes, d'une valeur de 400,000 piastres, soit 2 millions de francs.

Un tableau des principaux produits de l'Amérique centrale et méridionale transportés sur le Panana Railroad, joint au rapport de M Jules-Ch. Roux, chiffre le transit spécial des bananes pendant l'année 1884 à 206.262 *régimes*.

Le *Star and Hera'd*, de Panama, du 9 novembre dernier, faisant allusion aux profits que tirent de la culture de cet arbre les planteurs des Indes occidentales, ajoute :

Nous remarquons que les bananes sont maintenant expédiées de Demerara en Angleterre avec bénéfices pour les exportateurs. Ce fait prouve que les terres le long du Canal seront employées sur une grande échelle pour la production de ce fruit, attendu que quand les steamers transiteront directement par le Canal à destination de l'Europe, un grand nombre d'entre eux seront heureux de completer leur cargaison avec des bananes, qui, comme les navires feront la traversée directement, auront un prompt passage, et seront conséquemment livrées en bon état.

LES TRAVAUX

Les rapports parvenus à l'administration sur les travaux pendant le mois d'août 1887 contiennent les renseignements suivants :

Port-Christophe (1)

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *Lesseps*, dans la Dérivation du Chagres de Gatun à la mer, a atteint le kil. 5.540 avec un avancement moyen de 14 mètres par jour, sur un papillonnage de 35 mètres et une profondeur de 3 mètres 50 au-dessous du plan d'eau.

Entreprise *Jacob*. — La drague A 1 a continué l'approfondissement du Canal à la cote — 7 entre les kilom. 2.880 et 3.720. — Aux buttes du Mindi, la drague D 1 a atteint le kilom. 5.100, réalisant un avancement moyen de 6 mètres par jour avec un papillonnage de 32 à 35 mètres et une profondeur de 4 à 5 mètres. — Du 1er au 15 août, la drague E 2 a travaillé à l'approfondissement du Canal vers le kilom. 0.580. Dans la seconde quinzaine du mois elle a été replacée au chenal d'accès du bassin de radoub pour achever son ouverture. Le rapport constate que « les pluies presque conti- « nuelles ont encore gêné l'exploitation des divers « chantiers. » — Les travaux de déboisement de la Dérivation de Gatun à la mer étaient achevés au départ du courrier.

Gatun.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — Dans le courant d'août la drague *H. B. Slaven* a poussé à 7 mètres 50 l'approfondissement du Canal entre les kilom. 5.870 et 8.110.

(1) Cette dénomination étant la plus usitée dans l'isthme pour éviter la confusion entre le vieux Colon et la ville nouvelle fondée par la Compagnie, nous l'adopterons désormais dans notre publication.

— La drague *J. Dingler* a porté à 6 mètres la profondeur entre les kilom. 8.610 et 9.630 — Employée à la construction du barrage qui doit élever le niveau de l'eau dans la partie où elle se trouve, la drague *City of New-York* a suspendu son travail en avancement pendant le mois. — En raison de « réparations nombreuses dues à l'inefficacité de « son commandement », dit l'ingénieur, le rendement de la drague *City of Paris* a été faible. — Pour assurer la solidité du batardeau dont ils poursuivent la construction en arrière de la drague *N. Appleton*, les entrepreneurs ont attaqué à la dynamite les buttes voisines afin de se procurer les remblais pierreux répondant au but cherché. — A la fin d'août, la drague *M. A. Slaven* se trouvait à Vamos - Vamos, à deux kilomètres environ de Pena-Blanca, où elle doit être mise en travail.

Entreprise *Jacob*. — La drague E 3, en fonctionnement au kilom. 10.040 (chantier de la Dynamite), continuait son travail dans de bonnes conditions. On espérait la prochaine disparition de l'obstacle situé entre les kilom. 9.860 et 10.080, qui n'entrave pas la libre circulation ouverte récemment entre l'Océan et le kilom. 17 du Canal, au moyen d'une courte déviation. — Les deux chantiers de la Dérivation du Chagres (rive gauche), dont la longueur est de 250 mètres, ont marché assez activement.

Bohio Soldado

Sur plusieurs des chantiers de cette section, qui se trouvent à des cotes basses, tant dans les Dérivations que dans le Canal, les travaux ont été entravés par « les pluies continuelles ».

L'attaque de la butte rocheuse entre les kilom. 23.600 et 26.200 du Canal (entreprise Artigue et Sonderegger) se poursuivait sans interruption; toutefois « le rendement du mois d'août, bien que « supérieur à celui de juillet, n'était pas, » fait remarquer l'ingénieur, « en rapport avec le matériel « énorme mis à la disposition de l'entreprise. »

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les résultats d'août pour les chantiers du Canal, du kilom. 26.350 au kilom. 34.600, et des Dérivations, sont presque quadruples de ceux de juillet; la production aurait été encore plus forte si le mauvais temps n'avait pas empêché de reprendre les déblais aux excavateurs et transporteurs. — La drague n° 3, placée au kilom. 29, était en fonctionnement actif.

San Pablo

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les intempéries ont gêné la marche des opérations. Le rapport dit à ce sujet :

Pendant tout le mois, par suite de l'inondation des chantiers du Canal et surtout de ceux avoisinant le Chagres, on n'a pu travailler qu'à une seule attaque, dans la partie rocheuse. L'entreprise s'est occupée aussi de la reconstruction des voies et de l'installation de nouveaux chantiers. — Les travaux de la Dérivation rive gauche n° 6 ont également été ralentis par les pluies torrentielles. On n'a travaillé que sur les hauteurs, les parties basses étant inondées.

De nouvelles installations ont été faites et un excavateur mis en mouvement aux chantiers Métivier et Rochet. — Des résultats satisfaisants ont été obtenus à la Dérivation du Chagres n° 7 (rive droite).

Gorgona.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Sur tous les chantiers du Canal compris entre les kilom. 37.400 et 42, le travail s'est effectué dans des conditions normales, au grand et au petit matériel. Il en a été de même pour les quatre Dérivations et la déviation du chemin de fer à Mameï. — Au sujet des constructions et du matériel, l'ingénieur de la division fait les constatations suivantes :

L'entreprise a achevé toutes ses constructions de logements et de baraquements.

La machinerie de la drague lancée est complètement terminée, et cet appareil pourra entrer bientôt en fonctionnement.

Les coques des deux autres dragues en montage sont très avancées. On poursuit la pose des rivets.

Matachin.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Les tâcherons du kilom 43 au kilom. 44 continuent la réorganisation de leurs chantiers afin de ne les exploiter désormais qu'au gros matériel. Ils activent le percement de la cunette située à gauche de l'axe du Canal, à la cote 16, et destinée à relier les deux attaques d'amont et d'aval. — Les Dérivations de Cargo-Plata (rive droite n° 9) et du Carabali (rive gauche n° 9) ont été desservies par des brouettes et des wagonnets.

Obispo

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions*. — La production du chantier de Santa Cruz a été, en août, près du double de celle réalisée en juillet. Cette augmentation résulte d'une nouvelle attaque ouverte sur les bords du Chagres, au kilom. 44.050. — Le chantier pourvu de gros matériel est installé du côté gauche entre les kilom. 44.500 et 44.620 ; on y attaque l'étage de la cote 20. — Sur le chantier Bona, tout l'effort a porté sur l'élargissement et l'approfondissement de la cunette, qui est actuellement à la cote 17 au kilom. 45.150, à la cote 17.50 au kilom. 45.300 et à la cote 16 près du Chagres. — Au chantier Muracciole, la cunette du versant nord de la Corosita est arrivée à la cote 25.50 ; l'installation du grand matériel y a été faite sur une longueur de 50 mètres. La cunette de l'étage compris entre les cotes 40 et 45 était en partie terminée et on comptait pouvoir y installer prochainement le grand matériel. Un effort a été fait entre les kilom. 47.080 et 47.800 par suite de l'installation du grand matériel à l'intérieur de la cunette. — A la Dérivation du Chagres n° 10, plus de la moitié du terrassement

de la nouvelle voie entreprise sur le flanc du coteau était terminée fin août.

Emperador

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions.* — Le chantier des Petites Chutes continue à être exploité par du petit matériel, par des grues et par une charge à bras desservie par de grands wagons. Le rapport constate qu'une partie du matériel est restée inoccupée « faute de bras ». — Les deux cunettes du chantier de la Cunette, longtemps séparées, sont maintenant réunies par une tranchée à ciel ouvert s'étendant du kilom. 50 au kilom. 51.450 ; une double voie a été posée sur le flanc du coteau pour servir les décharges. — Pour le chantier du Cerro Emperador, où existent deux cunettes et qui est exploité par du gros matériel se chargeant à bras, il est constaté qu'un certain nombre de wagons « ne sont pas « utilisés ». — Les trois attaques au grand matériel installées au chantier du Lirio ont atteint, la première une hauteur de 1 mètre 80, les deux autres une hauteur de 2 mètres 50 à 3 mètres. Sur ce point, également, une partie du matériel disponible « est restée au repos. » Voici, d'après le rapport, le détail des installations organisées par les entrepreneurs.

Depuis le mois de mars, la voie de décharge partant des ateliers et parallèle au chemin de fer a été raccordée avec la voie de décharge n° 2 qui sert d'accès au chantier du Lirio.

La voie qui longe l'attaque de gauche vers la droite de l'axe du Canal a été prolongée jusqu'au kilom. 53.260. Une deuxième voie, parallèle à la précédente et près de l'axe, est en construction pour attaquer l'ancienne passe d'excavateurs, située à l'extrémité du chantier.

Une troisième voie pénétrant à l'aide d'une cunette dans l'ancienne passe de droite des excavateurs a été prolongée jusqu'au kilom. 53 ; elle sera continuée ultérieurement jusqu'à l'extrémité de cette passe, c'est-à-dire jusqu'au kilom. 53.460.

La voie de décharge qui desservait les excavateurs a été coupée et raccordée avec la voie de parcours qui dessert la décharge n° 1, de façon à diminuer la distance à parcourir

Les travaux aux Dérivations n°s 11, 12 bis, 14 et 15 ont présenté une certaine lenteur.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie.* — L'excavateur n° 4 a été mis en service à la cote 76. — On poursuit l'installation du matériel des puits de sondage, l'approfondissement du puits n° 5 a été porté à 4 mètres ; sur deux autres points les machines ont été essayées.

L'ingénieur fournit les renseignements qui suivent sur l'organisation du travail à la drague dans les parties hautes de la Culebra :

Le matériel de dragage destiné à la cote 65 vers le kilom. 53.800 et aux chantiers vers Paraiso commence à arriver.

L'entreprise prépare les voies d'accès et fait établir à la cote 65 une plaque tournante. On installe aussi le chantier de montage.

Vers Paraiso, la plateforme de la voie d'accès est bien avancée et les terrassements aux abords du barrage vers le kilom. 57 sont menés avec activité. Le barrage est commencé.

Paraiso

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie.* — Les chantiers de Pedro Miguel ont fonctionné régulièrement. Le rapport remarque, toutefois, que le « développement des attaques permettrait, avec un nombre suffisant d'ouvriers, d'atteindre le double de « la production actuelle. » — Du kilom. 59.500 au kilom. 60.800 le travail s'est fait au Decauville.

Sur la Dérivation du Rio Grande, les tranchées des kilom. 1.200, 1.800 et 3 sont poussées autant que le permet la saison ; sur le reste du tracé, l'activité est « insuffisante. » — La dérivation du Rio Pedro Miguel a été reprise par les entrepreneurs, le tâcheron n'ayant pas rempli ses engagements.

Le directeur des travaux a, d'ailleurs, invité formellement l'entreprise à reprendre sans délai l'exploitation des chantiers où des contestations s'étaient produites entre elle et ses sous-traitants.

En *régie*, on a commencé les études d'un nouveau tracé pour le passage provisoire de la déviation du chemin de fer sur le canal, près de Pedro Miguel. — On a entièrement achevé le piquetage-repère des profils du Canal et des Dérivations.

La Boca

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie.* — La drague A 3 a été mise pendant quelques jours à la disposition de la Compagnie pour effectuer, en régie, la régularisation du fond de la tranchée creusée perpendiculairement à l'axe du canal, au kilom. 72.515, pour le passage des câbles télégraphiques sous-marins. L'appareil a repris son travail ordinaire le 9 août ; il a avancé de 67 mètres, du kilom. 72.271 au kilom. 72.204 avec des profondeurs variables. — La drague A 2 a continué à approfondir et à élargir à 75 mètres le premier chenal creusé à l'avancement par la drague D 18 ; elle a avancé de 153 mètres, du kilom. 70.398 au kilom. 70.245, donnant des profondeurs de 7 à 8 mètres. — La drague D 18 a poursuivi le creusement d'un chenal de 50 mètres de largeur vers la Boca, sur une profondeur de 4 à 5 mètres. Avancement, 138 mètres, du kilom. 69.972 au kilom. 69.834. — La drague D 14 a avancé de 115 mètres, du kilom. 68.415 au kilom. 68.300 ; elle a creusé un chenal de 40 mètres de largeur et d'une profondeur de 4 mètres à 4 m. 50. — La drague D 15 a travaillé du kilom. 68.980 au kilom. 69.145, soit un avancement de 165 mètres. Elle a creusé un chenal de 40 mètres de largeur avec une profondeur moyenne de 4 m. 50. — L'installation spéciale de la drague D 16 n'était pas encore terminée. — La drague D 17, munie d'un bateau-pompe avec tuyau de déchargement suspendu, a dragué à partir du kilom. 66.380 dans la direction de Corozal. Une explosion de la chaudière, qui a malheureusement fait quelques victimes, a arrêté la marche de cet appareil.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Août 1887

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	32	65 050 T	21	41 035 T.
Voiliers	31	5 561	17	1 087
Totaux....	63	70 611	38	42 122

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Mars 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de mars 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et max. moyens		Hauteur en millim.	Nombre de jours
	minim.	maxim				
Colon....	19°2	33°0	26° 5	77 0	12mm 0	7
Gamboa..	14 0	32 0	23 8	72 4	9 5	2
Naos.....	18 0	32 4	24 9	73 6	0 8	1
Totaux...	51 2	97 4	75 2	223 0	20 5	10
Moyennes	17 1	32 5	25 1	74 3	6 8	3

Par rapport au mois de février, la température a baissé sensiblement à Gamboa et à Naos, ce qui tient surtout à un abaissement dans les minima, amené probablement par une diminution sensible dans l'état hygrométrique, le mois de mars s'étant passé à peu près sans pluie. A Colon, où la diminution de l'état hygrométrique est bien moins accentuée que dans les deux autres stations, la température moyenne a éprouvé un léger relèvement de 0° 1, de sorte que c'est à Colon qu'elle est le plus forte et à Gamboa le moins. Mais, suivant la règle générale, c'est Gamboa qui a les écarts journaliers les plus considérables.

La température moyenne de l'eau de la mer, à Colon, est restée juste au même chiffre, 22° 1, qu'en février ; c'est ordinairement à l'un ou à l'autre de ces deux mois qu'a lieu le minimum annuel.

L'état hygrométrique, ainsi que nous venons de le dire, a diminué dans les trois stations, surtout à Gamboa et à Colon. C'est là un effet naturel de la saison, le mois de mars appartenant encore entièrement à la saison sèche. La quantité de pluie tombée dans tout l'Isthme est absolument insignifiante. Aussi, le niveau du Chagres a-t-il été d'une fixité remarquable, au sens propre du mot. Son oscillation la plus marquée n'a pas dépassé 0 m. 20 d'amplitude, et d'autre part, il n'y a pas 0 m. 10 de différence entre son niveau du commencement du mois et celui de la fin, tant à Bohio-Soldado qu'à Gamboa.

L'alizé a soufflé constamment du Nord à Colon, et souvent avec force, parfois même en *grand frais*, comme disent les marins. Il a pris quelquefois dans la journée la direction du nord-ouest. A Gamboa, où la force de l'alizé est bien atténuée par les accidents du sol, il y a eu souvent calme absolu le matin et le soir ; dans la journée l'alizé a soufflé dans une direction variant du nord-ouest au nord-est. A Naos, on n'a guère ressenti que l'alizé soufflant invariablement du nord ouest, et avec moins de force aussi qu'à Colon. En somme le régime du vent a été à peu près le même qu'en février; c'est celui qui est habituel à la saison sèche franche.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon...............	—0m 16	0m 35	0m 41
Naos.................	—0 58	5 74	6 22

Ces mouvements, à Naos, sont sensiblement plus considérables que ceux de février, ce qui tient à ce que le mois de mars est un mois équinoxial. Ils ont eu lieu le 11, soit deux jours après la pleine lune.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

DEUXIÈME TIRAGE. — 15 DÉCEMBRE 1887
1,009 OBLIGATIONS.

Le huitième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 15 décembre 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,009 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

498	10.831	20.428	31.712	45.372
563	11.250	20.667	33.789	45.452
1.449	12.515	20.923	34.043	45.620
2.553	12.952	21.287	34.250	46.459
2.769	13.321	24.420	34.977	46.533
3.331	13.649	24.926	35.238	46.941
3.954	14.771	25.486	35.484	47.072
4.677	15.048	27.120	36.329	47.340
5.178	15.782	27.636	36.442	48.248
5.247	15.861	28.134	37.087	48.466
5.914	16.565	28.819	38.415	49.104
7.158	16.833	29.192	38.601	49.590
7.276	16.864	29.622	38.846	50.234
7.517	17.668	30.117	39.041	50.417
7.522	17.764	30.291	39.118	51.477
7.764	18.052	30.376	39.216	52.672
8.124	19.064	30.383	40.635	52.679
8.957	19.147	30.442	41.380	52.991
9.033	19.419	30.482	42.978	53.653
9.869	19.493	31.102	44.618	54.049
10.090	19.641	31.120	44.765	54.656
10.128	19.689	31.711	44.782	55.686

55.964	85.998	112.473	138.115	165.811	196.485	221.923	257.368	289.858	318.048
56.287	86.136	112.914	138.445	166.093	197.235	222.188	257.446	290.149	318.523
57.034	86.675	113.301	138.516	166.239	197.389	222.375	257.779	290.186	319.200
57.439	87.285	113.695	138.570	166.936	197.525	223.108	257.913	290.319	319.690
59.875	87.595	113.928	138.602	167.926	197.590	224.919	258.283	290.404	319.788
60.543	87.662	114.439	138.852	168.375	197.608	225.232	259.216	290.625	319.794
60.706	87.761	114.552	139.095	169.452	197.779	226.284	260.602	292.062	321.134
61.030	87.831	114.912	139.363	170.071	199.308	226.333	260.621	292.219	321.506
61.415	88.278	115.580	139.674	170.409	199.855	227.190	260.674	292.630	321.603
62.116	89.211	115.621	141.220	170.997	200.312	227.513	260.982	293.246	322.140
62.958	89.278	116.316	141.470	171.659	200.533	227.864	261.732	293.768	322.358
63.026	89.733	117.719	142.761	172.344	200.599	228.180	261.840	293.795	322.375
63.815	89.856	118.442	143.102	174.112	200.697	228.431	262,448	293.926	322.919
63.980	89.876	118.897	143.151	174.245	200.868	228.617	263.118	294.153	322.956
64.137	89.912	119.572	143.625	175.085	200.923	228.683	263.341	294.961	323.069
65.610	90.067	120.564	144.003	175.432	201.192	228.768	263.473	295.009	323.604
65.924	90.503	121.082	144.116	175.553	202.064	228.950	264.514	295.063	324.751
66.960	90.738	121.374	144.358	176.034	202.195	230.470	264.616	295.496	325.287
67.237	90.739	122.091	145.133	176.097	202.456	230.877	265.525	295.989	325.455
67.293	90.924	122.558	145.143	176.406	203.011	230.943	266.430	297.498	326.210
68.521	91.118	122.755	145.174	176.466	203.948	232.049	267.330	297.513	327.157
68.623	91.226	122.957	146.360	178.202	204.049	232.096	268.008	297.747	327.320
68.673	91.753	123.441	147.668	178.268	204.916	282.506	268.311	298.767	327.580
69.034	91.932	123.478	148.282	178.837	205 707	233.738	268.878	299.039	328.295
69.445	92.543	123.924	148.613	179.238	206.345	234.403	270.662	299.119	329.068
69.853	92.685	124.197	149.275	179.657	206.429	234.523	270.787	299.363	329.458
70.720	93.224	124.614	149.582	179.918	206.518	234.607	271.226	299.880	330.296
70.791	93.680	124.827	150.278	179.978	206.622	235.334	272.288	299.905	330.444
71.209	94.084	126.035	151.048	180.122	207.046	235.748	272.827	300.372	330.926
71.576	95.741	126.225	151.121	180.128	207.818	235.814	273.541	300.968	331.338
71.905	97.279	126.983	151.974	180.278	207.823	237.289	273.737	301.010	332.076
71.947	97.787	127.049	151.988	180.569	208.361	238.193	273.918	301.429	332.311
72.161	97.889	127.089	152.378	180.651	209.473	238.995	274.007	301.654	332.481
72.437	98.410	127.194	152.575	180.687	210.090	239.209	275.190	303.522	332.507
72.612	98.456	127.424	152.604	180.938	210.307	239.389	275.224	303.942	333.063
73.067	99.655	127.466	152.712	181.000	210.428	239.515	275.566	305.077	333.130
73.471	99.866	127.902	153.205	181.011	210.525	240.509	275.737	305.687	333.520
73.540	100.557	128.590	153.292	181.509	210.613	240.612	277.401	307.146	333.698
74.402	100.693	128.629	153.542	181.605	212.107	240.920	278.685	307.164	333.743
74.454	100.734	128.828	154.059	182.132	212.513	240.936	278.946	307.924	333.876
74.543	100.844	129.068	154.863	182.720	213.780	240.982	279.635	308.052	333.940
75.056	100.913	129.998	154.878	182.769	214.289	241.116	279.780	308.097	334.572
76.050	101.205	130.263	155.082	183.091	214.712	241.529	280.316	308.417	334.677
76.517	101.439	130.295	155.423	185.027	214.828	241.632	281.002	308.510	334.894
77.959	102.288	130.496	156.151	186.207	216.325	241.885	281.151	309.446	334.938
78.440	102.425	130.797	156.861	186.724	216.410	242.874	281.353	309.672	335.107
79.167	102.988	130.871	157.716	187.681	216.594	242.999	281.978	309.679	335.363
79.707	103.968	130.968	158.211	187.815	216.762	244.687	282.032	310.226	335.398
80.697	104.726	131.418	158.979	188.311	216.847	244.784	282.523	310.749	335.656
80.727	104.756	131.524	160.068	188.313	216.902	245.715	282.666	311.107	335.961
81.074	104.793	131.606	160.822	188.420	216.972	246.046	282.812	311.256	337.562
81.893	105.686	131.692	160.876	188.681	218.006	246.841	284.271	311.466	338.220
82.418	105.727	131.775	161.136	188.763	218.029	247.821	285.069	312.700	339.174
82.450	105.859	132.567	161.318	191 345	218.163	248.598	285.463	314.184	339.302
82.630	106.567	133.365	161.742	191.897	218.481	249.949	285.649	314.243	339.867
82.644	106.662	133.501	162.065	192.224	218.983	250.584	287.323	314.266	340.171
83.197	107.447	134.055	162.522	192.380	219.839	251.185	287.402	314.565	340.198
83.546	107.752	135.382	162.686	193.292	220.445	251.495	287.881	314.747	340.268
84.410	108.768	135.781	162.935	193.936	220.569	252.294	288.144	314.857	341.285
84.558	109.085	136.667	163.827	194.182	220.593	252.492	288.174	315.325	341.317
85.026	109.287	136.872	164.462	195.293	221.030	253.109	288.471	315.974	341.389
85.138	109.678	137.145	164.588	195.901	221.445	253.394	288.566	316.187	341.406
85.506	111.146	137.503	164.805	196 181	221.566	255.818	288.787	317.976	341.984

342.711	368.693	397.965	420.139	441.835
343.227	369.486	398.299	420.492	442.042
343.339	370.734	398.318	421.768	442.654
344.562	371.047	398.901	421.922	443.104
344.835	371.124	398.948	422.022	443.200
345.307	371.553	399.219	422.459	443.259
347.233	371.729	399.221	422.487	443.515
347.281	372.542	400.087	422.734	444.133
347.969	373.070	400.454	423.210	444.410
348.055	373.557	400.697	424.213	445.440
348.381	373.658	403.484	424.669	445.845
348.685	373.920	404.009	425.173	445.890
348.727	374.100	404.072	425.219	446.014
349.304	374.162	405.183	425.582	446.413
349.595	374.365	405.458	425.922	446.995
349.878	375.319	406.526	426.046	447.162
350.565	375.774	406.821	426.684	447.286
351.293	375.858	407.418	426.954	448.272
351.860	375.860	407.553	427.524	448.338
351.999	375.943	408.251	427.585	449.170
352.581	377.147	408.644	427.906	449.556
352.934	379.149	409.144	428.276	449.644
353.097	379.215	409.690	428.449	449.659
353.426	381.647	411.106	428.592	450.132
353.716	382.347	411.139	428.820	450.991
354.206	383.341	411.185	429.577	451.718
354.634	384.187	411.281	429.842	452.033
354.950	384.367	411.828	430.007	452.506
355.065	384.909	411.936	430.397	452.604
355.086	385.425	412.930	430.698	453.326
355.186	385.871	413.004	430.774	453.572
355.329	386.090	413.506	431.218	453.870
355.392	386.279	413.645	432.034	454.176
356.019	386.921	414.304	432.132	454.198
358.103	387.440	414.439	433.085	454.333
358.280	387.726	414.917	433.181	454.553
358.537	387.829	415.217	433.941	455.685
358.849	387.871	415.780	434.039	456.071
360.492	387.948	415.825	435.110	456.125
361.086	388.049	416.200	435.222	456.468
361.619	388.298	416.443	435.350	456.556
361.756	390.459	416.747	436.066	456.706
362.834	390.627	417.231	436.160	456.714
363.405	390.703	417.328	436.184	456.995
363.795	391.111	417.669	436.823	457.238
364.070	391.842	418.493	437.144	457.292
364.373	392.828	418.515	437.278	457.408
365.686	394.299	418.673	439 059	457.410
365.693	395.219	418.730	439.129	457.966
366.073	395.528	418.778	439.229	458.382
366.656	396.595	419.084	439.600	458.427
366.833	397.086	419.216	439.843	458.492
367.392	397.550	419.277	441.161	458.662
368.149	397.600	419.630	441.572	

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du 16 janvier 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

DIXIÈME TIRAGE. — 15 DÉCEMBRE 1887
197 OBLIGATIONS

Le dixième tirage des Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 15 décembre 1887, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 197 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

11.751	à	11.775	25
51.651	à	51.675	25
74.601	à	74.622	22
84.951	à	84.975	25
123.751	à	123.775	25
138.826	à	138.850	25
148.426	à	148.450	25
152.276	à	152.300	25
			197

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 16 janvier 1888, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 21 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 5 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

41.367 — 73 135 — 73.136 — 73.149 — 73.150 — 76.882 — 80.759 — 86.584 à 86.593 — 86.599 — 109.851 à 109.853 — 109.867 — 149.701 — 149.702 170.599 188.230 à 188.249 — 243.960

ACTIONS

Payement du quatorzième coupon.

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 14 (de 12 fr. 50), échéant le 1er janvier 1888, sera payé, à partir du lundi 2 janvier, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 11 fr. 975, *impôts déduits*, par action nominative, et de 11 fr. 546, *impôts déduits*, par action au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS,
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

Payement du onzième coupon.

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 11 échéant le 15 janvier 1888, sera payé, à partir du lundi 16 janvier 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 12 fr. 125, impôt déduit, par obligation nominative, et de 11 fr. 768, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons seront payés également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 Décembre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 762. — Sur une obligation nouvelle au porteur (1re série), n° 4,444.

Opp. 763. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations nouvelles (1re série), n° 1,186, pour vingt obligations.

Opp. 764. — Sur un coupon n° 5 (échéance du 15 novembre 1887), d'obligation nouvelle au porteur (1re série), n° 128,620.

Opp. 765. — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur nos 31,905 à 31,907 ; — trois obligations 4 0/0 au porteur nos 275,097 à 275,099 ; — deux obligations nouvelles au porteur (1re série) nos 105,223 et 105,224 ; — deux obligations nouvelles au porteur non libérées (2e série) nos 64,672 et 64,673, et un certificat d'inscription nominative d'actions n° 14,742 pour deux actions.

Opp. 766. — Sur trois obligations nouvelles au porteur (1re série), nos 350,316 à 350,318.

Opp. 767. — Sur un coupon n° 5 (échéance du 15 avril 1887) d'obligation 3 0/0 au porteur n° 522,812.

Opp. 768. — Sur deux obligations nouvelles au porteur (2e série), nos 193,460 et 193,472.

Opp. 769. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligation 4 0/0 n° 1,391 pour une obligation.

Opp. 770. — Sur un coupon n° 5 (échéance du 15 novembre 1887) d'obligation nouvelle (1re série) n° 36,579.

Opp. 771. — Sur trois coupons n° 4 (échéance du 15 août 1887) et trois coupons n° 5 (échéance du 15 novembre 1887) d'obligations nouvelles (1re série) nos 104,292 à 104,294.

Opp. 772. — Sur dix coupons n° 5 (échéance du 15 novembre 1887) d'obligations nouvelles (1re série), nos 139,450 à 139,454 et 139,456 à 139,460.

Opp. 773. — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur nos 87,147 à 87,150.

MAINLEVÉES

Opp. 403. — Mainlevée partielle sur huit obligations 4 0/0 au porteur, nos 238,047 à 238,054.

Opp. 594. — Sur l'action au porteur, n° 570,057.

Opp. — 653. — Sur vingt-cinq obligations nouvelles au porteur (1re série), nos 11,339, 16,495, 16,496, 22,007, 32,867 à 32,870, 46,480 à 46,482, 59,848, 104,898, 146,425 à 146,436.

Opp. 675. — Sur un coupon n° 13 (échéance du 1er juillet 1887), d'action au porteur, n° 501,103.

Opp. 681. — Sur cinq actions au porteur, nos 157,451, 278,889 à 278,891 et 386,613. — Deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 286,257 et 286,258. — Deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 232,432 et 324,848, et une obligation 5 0/0 au porteur, n° 239,511.

Opp. 683. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 123,750 et 147,299.

Opp. 698. — Sur une obligation nouvelle provisoire, non libérée (2e série), n° 2,695.

Opp. 737. — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur, nos 193,959 à 193,961.

Opp. 754. — Sur une action au porteur, n° 551,071.

Opp. 755. — Sur treize obligations 4 0/0 au porteur, nos 333,748, 432,205 à 432,209, 448,028 à 448,030, 448,337 à 448,339 et 448,436.

Opp. 757. — Sur un coupon n° 4 (échéance du 1er octobre 1886) d'obligation 4 0/0 au porteur, n° 297,434.

Opp. 760. — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur nos 213,519 à 213,521.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Nous croyons devoir signaler que M. Blanc, photographe, à la suite d'un nouveau séjour dans l'Isthme, a recueilli une seconde série de vues, prises le long du Canal, sur toute la ligne, entre Colon et Panama.

Cette intéressante collection, terminée au mois de mai 1887, — et dont une partie a été exposée le jour de l'Assemblée générale des actionnaires dans le local de leur réunion, — est la reproduction la plus saisissante de l'état des travaux, des divers types d'appareils en fonctionnement, de l'aspect des chantiers et des stations, etc.

Les photographies sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46, à Paris.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 14 DÉCEMBRE 1887

DATES — Déc	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouissance 1er juillet	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouissance 15 oct.	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 175 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
1er	2000 1975 1970 1960 1950 1920 1900 1 20 1950	275 276,25 277.50 275 273 75 272.50 271.25 270 271 25 272.50 271.25 270	en liq.: 275 au 15: 273 75	275 272 50 271 270 265 262 260 262.50 260	160 159 157 156 155	205 202.50 200 198 197.50 196	350 345 342 340 330 329 50 329 328 328.50 330 325 322.50 320	365 361 360 359 358 355 352 350	330 327.50 322.50 320 312	370 365 362.50 361.25 360 357.50 350 347 345 343.75 342.50 341.25 340
2	1925 1900 1920 1930 1940 1950 1975 1948.75 2000 1980 1995 1995	253.75 252 5 251.25 252.50 253.75 255 253 75 252 50 251 25 253 75 252.50 255 253.25 257.5 255 252 50	en liq.: 253 75 au 15 : 252.50	200 197.50 190 197.50 195 200 205 210	140 135.25 130 127 125 127 130 135 137.50 138.75 140	180.25 175 170 165 160 155 162.50 167.50 170	300 290 285 290 300	310 305 300 310	280 300	320 315 310 325 330 335 337.50
3	1995 1975 1978.75 2000 1990 1985 1980 1975 1965 1960 1950 1955 1960 1955 1975 1965 1970	250 252.50 255 256.25 257 50 253.75 255 256 25 253.75 255 256.25 257.5 258 75 260 262 50 263 75 260 262,50	en liq. : . au 15 245	240 245 [illegible] 260 255 2[illegible] 265 267 [illegible] 270 280 2[illegible]	145 150 15[illegible] 160 155 152 50	170 175 172.50 170 175 180 182.50 185 187.50	325 330 335 340	325 330 335 340 342.50 345 348.75 345	300 310 290 280 290	345 350 355 360 350 360 365 373 75 370
5	2000 1998.75	280 285 283 75 282.50 280 278 75 285 280 281.25 282.50 283.75	en liq. au 15: 270	275 280 28[illegible]	175	200 205 2[illegible] 215 217 20 210	370 367 50 365 362 50 361 25 360 365	370 372 375 377 50 376 25	360 362 350 340 332.50 330 325 330 340	370 375 380 382.50 385 387 385
6	2000 2010 2020 2025 2030 2037.50 2050	290 287.50 290 291 5 292 50 291 25 290 288.75	en liq. : . . au 15 : 283.75	290 288 75 282.50 290	155 160 16[illegible] 167.50 168 75 160 165 168.75 170	210 215 212 50 215 217 217. C 218 2.0 212 50	370 372.50 375 378 75 380 372.50 377.50 380 381.25 382.50 383.75 384	385 387.50 390 391 25 393.75 395	350 355 357.50 360	385 384 387.50 389 390 392.50 393.75 395
7	2025 2050 2075 2100	286.25 285 286.25 287.5 288.75 290 291.25 292.50 291.25 290 291 25	en liq. : ... au 15, 280	285	170 165 170 166.25 170	217 215 214.50 214 213.50 21[illegible] 215.50 216 217 218	380 385 387.50 380 382.50	390 392.50 395 397.50 398.75 400	355	390 387.50 385 390
8	2100 2125 2140 2150 2120 2100 2097 50 2 90 2100	297.50 296.25 295 293 75 297.50 293 75 296.25 297.50 298.75 300 298.75	en liq. - au 15, 293.75	280 282 50 280	170 165 170 167.50	215 217	385 386.25 387.50 388 75 389 387.50 385	385 390 395 390 392.50	355	395 382.50
9	2100 2[illegible]0 2.4[illegible] 1 0 2145 2150	305 306.25 307.50 303.75 306 25 305 303.75 307 50 308.75 306 25 3.7 50	en liq. : au 15, 305	280 281 282	170 167,50 170	217 218	375 377.50 380 378 75 382.50 384 50 372 50 376.25	395 390 385	355 360 350	385 382,50
10	22 0 2175 2185	322.50 321.25 320 325 321.75 326 25 327 50 328.75	en liq. . . . au 15, 325.25	280 284	170 172	217.50 218	380 375 373.75 372 50	385 387.50	355 350	375 380
12	2300 23 5 2325 2350 2400 2450 2 0 2550 2600	317.50 345 342 50 345 347.50 348.75 350 345 25 347.50 350	en liq. : ... au 15, 350	290	175	218 219 220	377.50 380 382.50 384	395 397.50	355	380 381 381.25 382 383.50 385
13	2500 2525 2500 2510 2500 2505	355 357.50 358.75 360 357.50 355 353.75 355 356.25 353.75 352.50 350 345 342.50 341.25 343.75	en liq. : ... au 15, 355	290 292	175	220 218 220	384 385 384 383 382 380 379	392.50 390 395 396.25	355	380 382.50 383.75
14	2100 2200	325 322.50 320 325 326.25 327.50 325 326.25 328.75 327.50 326.25 325 323.75 320	en liq. : ... au 15, 322.50	280 285 288 286 288 289 290 291 293	175 173.75 173 172.50 172 171 170 175	220 219 218 217 218 22 218	380 382 382 50 383 384	390 386 392.50 395 397.50 395	355 360 357.50 360 362.50 365	377.50 375 372.50 377.50 378

Huitième année : 1887.

TABLE ANALYTIQUE

D

E

P

R

PARIS — IMP. P. MOUILLOT, 13-15, QUAI VOLTAIRE.

Title and index not published

9e Année. — Numéro 201. Lundi 2 Janvier 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 1 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

AVIS

Nous rappelons à nos souscripteurs que les abonnements ou les renouvellements datent invariablement du 1er Janvier de chaque année.

Nous les prions de vouloir bien nous faire parvenir sans retard, en même temps que le montant de leur abonnement, une des dernières bandes d'adresses.

Pour éviter toute lacune dans la collection, nous continuerons l'expédition du Bulletin à nos abonnés jusqu'au numéro du 16 janvier inclusivement.

A partir de cette date, l'envoi aux souscripteurs en retard sera suspendu.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 28 *Janvier* 1888

CONVOCATION

En exécution d'une décision du Conseil d'administration, en date du 27 décembre 1887, MM. les Actionnaires sont convoqués en Assemblée générale pour le samedi 28 janvier 1888, à deux heures très précises, salle de la *Société nationale et centrale d'Horticulture de France* 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à l'effet de recevoir communication du programme des travaux pour l'ouverture à la grande navigation, en 1890, du Canal interocéanique et d'approuver les voies et moyens.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les Actionnaires, propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier, rue Caumartin, 46, à Paris, du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale, ou chez un des correspondants de la Compagnie.

Cette justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Le secrétaire général,
H. BOUDET.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes des articles 42 et 48 des statuts, titre VI, l'Assemblée générale n'est régulièrement constituée que si les

Actionnaires qui la composent représentent le quart du capital social. Dans le cas où, sur une première convocation, les Actionnaires ne rempliraient pas les conditions ci-dessus, la réunion serait ajournée, et l'ajournement ne pourrait être moindre d'un mois ; dans ce cas les Actionnaires en seraient informés en temps utile.

LETTRE DE M. EIFFEL

Levallois-Perret, près Paris, 26 décembre 1887.

A Monsieur Ferdinand de Lesseps, président de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama.

Monsieur le président,

Un journal a rendu compte d'une conversation que j'aurais eue sur la Compagnie de Panama dans des termes qui tendraient à dénaturer le caractère du concours que j'entends résolument prêter à l'ouverture du Canal.

L'entretien, dans lequel je suis mis en scène d'une façon si équivoque, n'est exact ni dans son ensemble, ni dans ses détails ; il m'est prêté des idées que je n'ai pas et des paroles que je n'ai jamais prononcées.

Je ne puis que protester énergiquement contre de semblables manœuvres.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments de respectueuse considération.

G. EIFFEL.

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE.

Vœu de M. Paul Brousse.

Nous empruntons au *Bulletin Municipal Officiel* du 17 décembre dernier, l'extrait suivant du procès-verbal de la séance du 16 du même mois :

M. Paul Brousse. — Messieurs, vous avez pu lire, dans divers journaux, une annonce qui apprend au public que M. Eiffel s'était engagé à faire tous les travaux d'art du canal de Panama, à la condition que les fournitures de machines seraient demandées exclusivement aux maisons françaises.

Je n'ai trouvé nulle part la preuve de cette clause ; mais il est connu que la Compagnie interocéanique s'apprête à demander au Gouvernement l'autorisation d'émettre des obligations à lots pour de nombreux millions. Cela ressort d'une lettre récente de M. de Lesseps.

Dans l'hypothèse que cette autorisation soit donnée, je vous demande d'adopter le projet de vœu suivant :

« Le Conseil général,

« Vu la demande adressée au gouvernement de la République par la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama pour obtenir l'autorisation d'émettre des obligations à lots ;

« Considérant que cet avantage, s'il est accordé, impose à la Compagnie des devoirs divers envers le Gouvernement qui le lui assure ;

« Que, parmi ces devoirs, le plus puissant est d'assurer du travail aux travailleurs,

« Emet le vœu :

« Que le Gouvernement impose à la Compagnie l'obligation de demander tout son outillage transportable aux maisons françaises, celles-ci devant employer uniquement du matériel et de la main d'œuvre français.

« *Signé* : Paul Brousse, Joffrin, Chabert, Simon Soëns, Faillet, Réties, Dumay, Lavy, Paulard. »

M. le Président. — M. Brousse demande l'urgence pour sa proposition.

L'urgence est-elle appuyée ?

De toutes parts. — Oui ! Oui !

M. le Président. — Je mets donc l'urgence aux voix.

L'urgence est prononcée.

Le projet de vœu est ensuite adopté.

Voici le passage de la lettre écrite le 15 novembre dernier par M. Ferdinand de Lesseps à M. Rouvier, Président du Conseil, Ministre des finances, relative aux travaux d'art dont l'exécution a été confiée à M. Eiffel :

«... Les extractions réduites étant matériellement assurées, nous confiâmes à M. Eiffel, dont la science d'ingénieur aussi précise que hardie et les grands travaux métallurgiques ont consacré la réputation, — *et en lui imposant l'obligation de s'adresser à l'industrie française, exclusivement, pour la fourniture des matières et tous autres concours,* — le soin de nous présenter un contrat d'exécution des travaux d'art.

« Ce matin, M. Eiffel a pris l'engagement d'exécuter ces travaux, à ses risques et périls, dans les délais et aux conditions voulues par la Compagnie.

« Il appartient maintenant au seul Gouvernement de la République, — puisque la loi française nous oblige à lui adresser notre requête, — d'assurer définitivement l'exécution de notre programme, en autorisant la Compagnie universelle du Canal interocéanique à émettre des obligations à lots...

« FERDINAND DE LESSEPS. »

UNE CONVERSATION

Le *Capitaliste* du 7 décembre dernier donne le résumé d'une conversation entre M. Charles-A. de Lesseps et un actionnaire.

Une heureuse coïncidence, dit le rédacteur, nous amena la semaine dernière dans le cabinet de M. Charles de Lesseps, vice-président de la Compagnie, en même temps qu'un actionnaire y était introduit, et nous assistâmes au dialogue suivant :

L'actionnaire. — Je me présente, monsieur, tant en mon nom personnel qu'au nom de plusieurs amis, actionnaires et obligataires de Panama, pour vous poser quelques questions.

M. Ch.-A. de Lesseps. — Je m'empresserai de répondre,

autant qu'il me sera possible, à toutes les questions que vous voudrez bien m'adresser.

L'actionnaire demande à M. Charles de Lesseps s'il croit que l'autorisation d'émettre des obligations à lots sera accordée.

M. Ch.-A. de Lesseps. — Il me serait déjà difficile de vous répondre sur ce point, en admettant que la crise politique que nous traversons n'existât pas.

Il m'est donc absolument impossible d'y répondre en l'état actuel où le ministère a donné sa démission et où les Chambres sont préoccupées d'intérêts politiques graves. Mais, nous comptons que, — la crise une fois terminée, ce qui ne peut être long, — le ministère et la Chambre voudront bien s'occuper d'une question qui intéresse tout à la fois la fortune de 400,000 porteurs de titres français, l'industrie et l'influence du pays à l'étranger. Cette autorisation nous sera-t-elle accordée ? Je ne suis pas en meilleure position que vous pour répondre à cette question. J'ai confiance, voilà tout. Lors de la première demande de mon père, la commission nommée pour en faire l'examen était en principe hostile, se basant notamment sur ce fait que le projet de la Compagnie ne répondait pas au programme contenu dans le rapport de M. Rousseau, que le gouvernement avait envoyé à Panama.

Or, dans la dernière lettre de mon père, vous avez pu constater que la Compagnie avait adopté les vues de M. Rousseau. L'objection faite, de ce chef, par la commission, n'a donc plus de raison d'être renouvelée.

Encore une fois, j'ai confiance, je ne puis être plus affirmatif.

L'actionnaire pose une question sur les travaux :

M. Ch.-A. de Lesseps. — Je puis vous assurer que la situation au point de vue des travaux est meilleure qu'il y a trois mois, qu'il y a six mois. La question du règlement des travaux pour mener l'achèvement rapide du Canal n'avait pas moins d'importance que celle des capitaux à réunir ; la première question est résolue, et vous avez vu que ce nouveau projet a reçu l'approbation unanime de la Commission technique des travaux. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que cette Commission est composée des sommités du monde scientifique. Le grand constructeur, M. Eiffel, est chargé de l'exécution de tous les travaux d'art qui assureront l'ouverture du Canal à la grande navigation en 1890.

L'actionnaire demande ensuite à M. Charles de Lesseps si sa confiance et la confiance de M. Ferdinand de Lesseps sont entières :

M. Ch.-A. de Lesseps. — Je vous prie de croire, monsieur, que si nous n'avions pas ici confiance absolue dans l'œuvre commune, nous serions indignes d'être placés à votre tête. La confiance de vos directeurs et la confiance de nos actionnaires, c'est le crédit de la Compagnie. Le jour où cette confiance n'existerait plus, le crédit disparaîtrait. Or, pas de crédit, pas d'argent ; pas d'argent, pas de Canal.

Avant de se retirer, l'actionnaire laisse voir à M. Charles de Lesseps que son intention serait de profiter des cours en baisse imposés par la spéculation pour acheter des obligations et des actions, et il essaye d'obtenir du vice-président de la Compagnie une espèce d'encouragement.

Voici la réponse du vice-président de la Compagnie :

M. Ch.-A. de Lesseps — Nous n'avons pas l'habitude ici de nous préoccuper des cours de la Bourse pour diriger notre entreprise. Suez s'est fait malgré la Bourse et contre la spéculation à la baisse. Nous espérons qu'il en sera de même pour Panama.

Lorsque l'actionnaire de Panama a souscrit à cette seconde entreprise, il avait en vue de réaliser — quitte à subir les mêmes aléas — les mêmes bénéfices que les souscripteurs du Canal de Suez. Toute affaire de la nature de ces deux entreprises est fatalement vouée, à ses débuts, à des fortunes diverses. En conséquence, l'actionnaire de Panama doit être doué d'une persévérance inébranlable. Il devrait mettre ses titres dans sa caisse pour ne plus les en sortir et ne jamais regarder la cote. S'il n'a pas cette fermeté, il ne doit pas rester porteur d'un titre de Panama. C'est la réponse que je fais, monsieur, à la question que vous venez de me poser.

M. JULES SIMON

ET LE CANAL DE PANAMA

Extrait de la « Revue-Gazette »

M. Jules Simon, qui est le secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences morales et politiques, a lu, le 17 décembre, à la séance publique annuelle de l'Institut, une étude sur la vie et les travaux de Louis Reybaud.

Dans cette étude, M. Jules Simon a eu l'occasion de rappeler, en passant, les vues du fondateur de l'école Saint-Simonienne.

« Il n'avait que dix-neuf ans, dit M. Jules Simon, « quand il envoya au vice-roi du Mexique un mé- « moire sur la jonction des deux Océans au tra- « vers de l'isthme de Panama. »

M. Jules Simon laisse comprendre que l'idée du percement de l'isthme de Panama, comme beaucoup d'autres idées de même nature, est bien antérieure au programme universel des Saint-Simoniens, et il ajoute :

« La grande gloire n'est pas d'inventer, mais de « réaliser. Celui qui énonce une idée en passant et « l'abandonne est moins grand que celui qui la « recueille et la fait vivre. On a beau me dire que « Saint-Simon a rêvé de percer l'isthme de Pa- « nama, je sais bien quel est l'homme qui va con « traindre les deux Océans à mêler leurs flots. »

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE PARIS

Samedi soir (17 décembre), les membres de la Société de géographie ont célébré leur banquet annuel sous la présidence de MM. le général Perrier, de l'Institut, vice-présidentde la Société, et Janssen, de l'Institut, directeur de l'Observatoire de Meudon, président de la commission centrale de la Société de géographie, en l'absence de M. Ferdinand de Lesseps, empêché par suite de la mort récente de son frère, le baron Jules de Lesseps.

Parmi les convives se trouvaient MM Maunoir,

secrétaire général de la Société; de Quatrefages, Levasseur, Grandidier, Bouquet de la Grye, de l'Institut; le commandant Barry, le général Hartung, le docteur Hamy, Désiré Charnay, Marcel Monnier, J.-E. de La Croix, L. Wyse, Jules Garnier, Paul Neïs, Ch. Rabot, Henry Binder, Henri Cordier, Louis Rousselet, Georges Rolland.

Au dessert, M le général Perrier a porté un toast au chef de l'Etat, à M. Carnot, président de la République; M. Janssen porte ensuite la santé de M. Ferdinand de Lesseps :

La Société de géographie, a t-il ajouté, est une grande Française, une grande patriote. A ce titre, elle revendique tous ceux qui honorent la France, en étendant son action ou en créant des œuvres qui portent au loin notre nom, notre influence, et qui attirent la reconnaissance des autres peuples et nous donnent une large part dans l'activité universelle.

M. Maunoir, secrétaire général, a bu aux Sociétés de géographie françaises et étrangères.

LA BONNE FOI DES ADVERSAIRES

Nous avons communiqué à nos lecteurs, dans le *Bulletin* du 2 décembre dernier, les dépêches télégraphiques reçues de l'isthme et faisant connaître que dix-sept kilomètres de Canal avaient été ouverts du côté de l'Atlantique et huit kilomètres du côté du Pacifique ; que cette communication était faite avec une profondeur d'eau variable de 6 à 8 mètres.

Ne pouvant nier l'importance de ce fait, un journal allemand écrit ce qui suit :

Les communications disent que le Canal situé dans la mer fut traversé par un remorqueur ; il n'est pas ajouté de quelle manière le passage des 17 autres kilomètres a été effectué, de telle sorte que *la supposition* qu'il n'a eu lieu que dans un canot *paraît* tout à fait admissible (!)

Cet exemple donne la mesure de la bonne foi des adversaires du Canal, et aussi de leur naïveté, car il suffit de placer de telles phrases sous les yeux du lecteur pour en faire justice.

AUX ACTIONNAIRES

Dans son numéro du 16 décembre dernier, la *Revue-Gazette* signale des agressions diffamatoires, dirigées contre le patriotisme des actionnaires du Canal de Panama.

Cette recrudescence d'hostilité, qu'explique le désir d'une polémique, ne doit pas détourner l'attention de ceux qui se sont associés pour l'exécution du Canal. Les récentes déclarations du Président, le programme de travaux approuvé à l'unanimité par la Commission consultative supérieure, ont mis fin à toute incertitude.

La *Revue-Gazette*, ramenant avec raison la question au point précis, publie les lignes suivantes, intéressantes à plusieurs titres :

Un journal qu'on pourrait citer comme le moins suspect de complaisance envers les actionnaires du Canal de Panama, contenait les lignes suivantes la semaine dernière :

« Il résulte d'une conversation que nous venons d'avoir « avec des personnes se disant bien au courant de la situa- « tion, que 600 nouveaux millions suffiront à la Compagnie. « Si l'on peut croire sérieusement qu'il ne manque plus que « 600 millions à l'entreprise pour être pourvue des res- « sources nécessaires à l'achèvement d'un Canal à écluses, il « nous semble que la solution des difficultés est désormais « bien simple. Il ne s'agirait plus, en effet, que de faire la « preuve de ce qu'on avance, afin de bien convaincre les « porteurs de titres de la possibilité de limiter la dépense à « ce capital complémentaire.

« Cette preuve établie, le reste serait peu de chose. »

Telle est la vérité toute simple, ajoute la *Revue-Gazette*. Or, comme cette vérité a été démontrée, ni les grossièretés, ni les insultes, ni les calomnies ne prévaudront contre elle. Et ce n'est pas parce qu'un étranger, — dont le passé financier, si nous voulions l'explorer un peu, serait assez réjouissant — embusqué derrière un journal financier, bavera chaque semaine contre l'œuvre nationale entreprise à Panama, que les actionnaires français, les obligataires français, les ingénieurs français, les entrepreneurs français, les travailleurs français, — c'est-à-dire plus de 500,000 de nos concitoyens, — se laisseront intimider.

La même *Revue*, après avoir constaté l'insuccès de la dernière manœuvre des baissiers à la bourse de Paris, et remarqué que beaucoup de porteurs de titres de la Compagnie ont profité de la pression exercée sur les cours pour augmenter le nombre des actions ou des obligations qu'ils possédaient, améliorant ainsi la moyenne des prix antérieurs d'acquisition de leurs titres, conclut ainsi :

Les vrais actionnaires doivent rester calmes, indifférents, impassibles. Ils doivent laisser les spéculateurs se battre à coup de *hausse* et à coup de *baisse*, et ne songer, eux, qu'à deux choses :

1° Aux intérêts qu'ils toucheront régulièrement, et qui ne se modifieront pas d'un centime, quelles que soient les fluctuations de la Bourse, jusqu'à la mise en exploitation du Canal ;

2° A la plus-value de leurs titres, inévitable, quand le Canal sera en exploitation.

Et voici l'éloquent et simple tableau qu'ils doivent garder sous leurs yeux :

Valeurs de Suez	Prix d'émission	Valeur actuelle	Bénéfice réalisé par titre
Obligations...	300 fr.	590 fr.	290 fr.
Délégations...	270	902 50	632 50
Actions.......	500	2.130 »	1.630 »

M. SICARD.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LYON

La séance solennelle annuelle de la Société de géographie de Lyon, pour la proclamation des récompenses aux lauréats de ses cours et concours, a eu lieu le dimanche 18 décembre.

Dans cette réunion, dont nous empruntons le

compte-rendu au *Salut public*, le président de la Société, M. L. Desgrand a lu un rapport relatant les faits principaux qui se sont produits pendant l'année.

Parlant des progrès de la colonisation dans les différentes parties du globe, M. Desgrand a appelé l'attention sur les conséquences de ce mouvement, à l'Orient et à l'Occident du monde :

A l'Ouest, ne voyons-nous pas l'Anglo-Saxon et ses fils les Yankees s'implanter chaque jour plus solidement sur toutes les rives et dans toutes les îles du Pacifique et de la Polynésie ? C'est à ce point qu'on se montrera bientôt comme une curiosité géographique le point qui ne reconnaîtra pas dans ces parages leur drapeau ou leur protection.

Aussi, voyez avec quelle fiévreuse impatience on appelle de partout de nouvelles et plus significatives facilités à la circulation interocéanique. Le Canal de Suez, cette merveille du XIX[e] siècle, est à peine finie, la marine qui doit l'utiliser n'a pas encore achevé sa transformation, qu'il est déjà devenu insuffisant pour les besoins du service ; il faut le doubler en largeur et l'approfondir. Rien n'arrête, on y travaille et les excédents de recettes paraissent devoir répondre aux exigences du perfectionnement,

En sera-t-il de même pour le Panama ? Il n'est ni du devoir, ni de l'intérêt, bien moins encore de la compétence d'une Société de géographie, de se prononcer à cet égard. Trop de passions s'agitent autour des problèmes économiques que soulève la seconde bataille livrée par M. de Lesseps à l'ancien ordre de choses. Mais il nous appartient de vous parler de l'avancement d'une œuvre qui va si profondément modifier les communications d'un monde à l'autre. Comme aussi de vous fixer sur les mesures que prennent nos voisins pour s'attirer à notre préjudice, le courant des grandes communications internationales.

Le rapport du président de la Société de géographie de Lyon contient ensuite les appréciations suivantes sur les conditions de l'achèvement du Canal de Panama :

Les mêmes causes amènent les mêmes effets. Lorsque Marc Séguin entreprit le chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne, il se trouva en présence du massif de Terre-Noire. Le traverser en tunnel, ce qui, de nos jours, serait une bagatelle, fut alors considérée comme une difficulté insurmontable.

L'œuvre paraissait compromise, et les actionnaires ruinés. Vous savez ce qu'il en a été et comment, après un certain laps de temps de traction provisoire avec des chevaux, la voie ferrée continue vint montrer aux plus incrédules que la foi et la science, en s'appuyant l'une sur l'autre, suffisent à percer les montagnes, lorsque c'est plus avantageux que de les transporter.

C'est en définitive ce que la Compagnie de Panama annonce qu'elle va faire pour répondre à la fiévreuse anxiété avec laquelle les navigateurs, commerçants et industriels des deux mondes réclament l'ouverture de l'isthme américain.

Elle vient, en effet, d'annoncer que sur les 75 ou 76 kilomètres formant l'entier parcours du Canal, plus de vingt-cinq sont à cette heure ouverts à la navigation. Des deux côtés de l'Atlantique et du Pacifique, des vapeurs d'un certain tonnage peuvent ainsi arriver jusqu'aux pieds du massif central.

C'est dans le nivellement de cette masse montagneuse que consiste le dernier obstacle à surmonter ; sa longueur est de 25 à 26 kilomètres, sur quelques points sa profondeur de tranchées ne sera pas moindre de 77 mètres. Si les bras eussent répondu au nombre, à la perfection et à la puissance des machines d'excavation et de déblaiement, l'œuvre totale aurait pu être finie dans les premiers mois de 1889, comme l'avait espéré M. de Lesseps.

En présence des difficultés que la science et l'argent ne suffisent pas à vaincre, mais qui réclament surtout le concours de la patience et de la persévérance comme on l'a vu au Mont-Cenis et au Saint-Gothard, la Compagnie a décidé de percer un passage provisoire. Un bief supérieur, reliant par un système d'écluses les deux parties navigables du canal, serait établi autour du massif. L'eau nécessaire serait fournie par le bassin du Chagres, dont la superficie est de 180,000 hectares.

Dans ces conditions, le célèbre entrepreneur de travaux publics, M. Eiffel, s'est engagé à finir l'œuvre en 1890. On obtiendrait ainsi le passage de douze navires par jour. Les recettes qui en résulteraient permettraient d'attendre la fin du canal à niveau, que M. de Lesseps et le congrès de Paris ont toujours considéré comme pouvant seul répondre aux besoins de l'intercourse entre les deux océans.

Nous n'avons pas à nous prononcer sur le mérite de cette nouvelle direction, mais un fait certain, c'est que nos voisins Belges, Allemands, Italiens, Russes même, s'efforcent d'améliorer, dans ce sens, leurs voies fluviales ou ferrées. Tous veulent attirer sur leur territoire et leurs ports d'Anvers, de Trieste, Gênes, etc., le grand courant d'hommes et de choses que déterminera le percement de l'isthme américain.

M. Desgrand conclut en rappelant l'attention publique sur l'insuffisance, à ce point de vue, de nos moyens de transport en direction de l'Atlantique, et insiste sur la nécessité d'accélérer et d'améliorer les communications de l'est à l'ouest de la France.

LES ENTREPRENEURS FRANÇAIS
et le Canal de Panama

Nous lisons, sous ce titre, dans l'*Intransigeant :*

Au banquet annuel du Syndicat des Entrepreneurs de travaux publics de France, qui a eu lieu avant-hier soir à l'Hôtel Continental, sous la présidence de M. Dulau, président du syndicat, plusieurs discours ont été prononcés, dans lesquels les orateurs exprimant leurs regrets de l'absence de M. Ferdinand de Lesseps, retenu par un deuil de famille, ont parlé de l'entreprise nationale du canal de Panama.

Aux témoignages unanimes d'admiration et de respect qui ont été manifestés par l'assistance pour le « Grand Français », M. Ch. Aimé de Lesseps a répondu par un speech très goûté, dont nous extrayons le passage suivant. Il offrira un intérêt particulier, dans les circonstances présentes, à tous nos compatriotes qui suivent avec sollicitude le progrès de l'œuvre du percement de l'isthme américain :

C'est grâce à des entrepreneurs français qu'en 1890 s'ouvrira le Canal de Panama.

Nous avons simplifié le problème en réduisant le cube à enlever dans la proportion que l'expérience acquise dans les travaux montrait être celle qui pouvait permettre la réalisation des engagements que les entrepreneurs prendraient. Nous avons donc conformé notre programme aux possibilités d'exécution des entrepreneurs, et c'est au moyen de certains travaux d'art qui sont confiés au constructeur, M. Eiffel, dont la réputation est universelle et dont la signature vaut toutes les garanties du monde ; c'est au moyen des travaux d'art de M. Eiffel, avec des terrassements confiés aux entrepreneurs dont un certain nombre font partie de votre syndicat, avec des délais d'exécution aujourd'hui absolument certains, puisqu'ils sont basés sur l'expérience ; c'est dans ces conditions-là que nous devons arriver à ouvrir le canal en 1890, et nous l'ouvrirons avec l'épargne française, avec le concours de la France qui ne nous fera certainement pas défaut jusqu'à la fin. Nous l'ouvrirons en faisant prospérer l'industrie nationale, non seulement les entreprises particulières intéressées dans notre œuvre, mais les ouvriers français eux-mêmes, car dans notre contrat avec M. Eiffel, qui est considérable au point de vue de la production des matières à transporter dans l'isthme de Panama, nous avons imposé que tous ses travaux seraient exécutés en France.

C'est donc, par la réalisation de ces contrats, une masse considérable de travail qui est assuré à l'industrie française, dont, tout à l'heure encore, on signalait les souffrances. C'est là un des caractères, messieurs, de votre Société des Entrepreneurs français ; elle n'a pas seulement en vue d'augmenter la prospérité de la France à l'intérieur, mais de l'augmenter aussi par les travaux qu'elle répand à l'étranger et dans le monde entier.

Messieurs, je bois aux travailleurs français !

L'improvisation de M. Charles de Lesseps, chaleureusement applaudie, nous permet de rappeler que l'*Intransigeant* a été le premier à soutenir la cause des travailleurs en invitant le Gouvernement à donner sans retard, à M. de Lesseps, l'autorisation qu'il sollicite d'émettre des obligations à lots, pour assurer l'achèvement du Canal de Panama.

Les discours prononcés à l'Hôtel Continental montrent que tous les intérêts sont solidaires et que les capitaux fournis pour conduire le Canal à la période d'exploitation serviront en même temps à donner du travail à nos usines et à nos industries, par conséquent, à garantir contre le chômage et la misère des milliers de travailleurs français.

LES TRAVAUX

Nous extrayons des rapports parvenus à l'administration de la Compagnie les renseignements suivants sur les travaux pendant le mois de septembre 1887 :

Port-Christophe

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — Après avoir réparé ses machines, la drague *Lesseps*, travaillant dans la Dérivation du Chagres de Gatun à la mer, a été ramenée dans la partie comprise entre les kilom. 4 et 3.500. Au premier de ces points, l'appareil a attaqué et enlevé un banc de tuf qui avait préalablement été désagrégé à la mine.

Entreprise *Jacob*. — La drague A1 a continué l'approfondissement du Canal à la cote moyenne 7.50 entre les kilom. 3.740 et 4.180. La drague D1 poursuivait son avancement à travers les buttes du Mindi ; l'espace qui la séparait, à cette époque, de la cunette rocheuse du côté de Gatun ne contenant plus de parties dures, on comptait que cet engin atteindrait l'origine de la cunette vers le milieu de novembre. Avancement réalisé en septembre, 80 mètres, avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur de 4 à 5 mètres. — La drague E2 a été ramenée aux ateliers de Fox River pour réparations. — Sur le chantier à sec des buttes du Mindi, les travaux ont repris dans la cunette rocheuse, côté Panama : les ouvriers minaient le terrain et l'entreprise espérait décaper les deux côtés de la cunette avant l'arrivée de la drague D1, de façon à faciliter son passage sur ce point. — Les chantiers du pont du Mindi (déviation du Panama Rail Road) et de l'embouchure de la Dérivation de Gatun à la mer « ont ressenti des difficultés d'exploitation provenant de la mauvaise saison ». Au second de ces ouvrages, de nouveaux tâcherons ont procédé à consolider les voies de décharge, à en installer une nouvelle et à assurer l'écoulement des eaux par l'exécution de rigoles. — Le bassin de radoub est terminé dans son ensemble. On a achevé, en septembre, le dallage en ciment dans la chambre de la machine, le calfatage des portes et l'agrandissement de la rigole collectant les eaux du bassin.

Gatun.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *H. B. Slaven* a continué l'approfondissement du Canal entre les buttes du Mindi et le kilom. 8.110. Toute cette partie, sauf une lacune de 60 mètres, est portée à la profondeur de 7 m. 50. — La drague *J. Dingler* a marché du kilom. 9.550 à la rencontre de la précédente vers le Mindi, en approfondissant le Canal à la cote 8. Elle a réalisé, dans le mois, un avancement de 1.845 mètres. — Bien que le bâtardeau commencé en août ne fût pas entièrement terminé, la drague *City of New-York* a repris son travail en marche vers Bohio le 12 septembre ; avancement obtenu, 32 mètres. — Ralentie par une avarie survenue à sa chaîne des godets et par la rupture du bâtardeau construit en arrière pour former le bassin dans lequel elle travaillait, la drague *City of Paris* en marche vers Bohio a réalisé un avancement de 120 mètres. — La drague *N. Appleton*, dans la Dériva-

tion du Gatuncillo, a avancé de 220 mètres avec un papillonnage de 35 mètres à la cote-1.50. Le bâtardeau établi en arrière de cet appareil s'est rompu par suite de « vices de construction », dit le rapport. Les réparations nécessaires ont été commencées immédiatement.

Entreprise *Jacob*. — La drague E 3 a poursuivi avec activité l'enlèvement de la butte de la Dynamite. — Les deux chantiers de la Dérivation de Dos Hermanos à Pena Blanca ont été quelque peu ralentis à cause des « fréquentes pluies tombées dans le courant de septembre ».

Bohio Soldado

Les résultats obtenus sur les divers chantiers de cette section ne présentent pas d'amélioration sur ceux d'août en raison des « pluies fréquentes » et du « non-emploi » d'une partie du matériel mis par la Compagnie à la disposition des entrepreneurs.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *M. A. Slaven*, installée dans le Chagres, préparait son entrée dans le Canal au kil. 21.800.

Tavernilla

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Sur les chantiers du Canal, du kilom. 26.380 au kilom. 28.700, les travaux ont été continués sans interruption. Entre les kilom. 32 et 34.650, il y a eu arrêt « par suite des crues du Chagres ». — Huit chantiers sont en exploitation dans la Dérivation n° 5 (rive gauche), du kilom. 26 au kilom. 27. — Sur la Dérivation n° 6 (rive gauche), les opérations « ont été plusieurs fois suspendues par les crues du fleuve ».

Le rapport donne les renseignements suivants sur la situation du matériel dans cette section :

La drague n° 4 est montée et pourra prochainement entrer en fonctionnement.

La drague n° 5 est en montage.

Tous ces travaux de montage sont, en général, poussés avec activité.

San Pablo.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* — Les travaux de la Dérivation (rive gauche) n° 6 ont été suspendus dans la seconde quinzaine à cause de la mort du tâcheron auquel ils étaient confiés. — La construction de la coque de la drague n° 7 était presque terminée ; on pensait pouvoir procéder à l'installation des machines en octobre.

Gorgona.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* — Tant sur les chantiers du Canal, du kilom. 37.440 au kilom. 38.660 et du kilom. 40 au kilom. 42, que sur la plupart de ceux des quatre Dérivations, le travail s'est continué dans les conditions ordinaires. Sur certains points, « les pluies et les crues du Chagres » ont gêné à plusieurs reprises la marche des extractions. — Relativement au matériel, l'ingénieur fait les constatations suivantes :

La drague lancée, dont la machinerie est terminée, creuse un bassin pour faciliter le lancement d'une deuxième drague.

On poursuit avec activité l'achèvement d'une troisième.

Matachin.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*. — Trois attaques sont exploitées au gros matériel, aux cotes 16 aval, 16 amont et 22, entre les kilomètres 43 et 44. « Le résultat pourrait être plus satisfaisant », remarque le rapport, « si les tâcherons reprenaient le travail au petit matériel. » — Aux Dérivations de Cargo Plata (rive droite n° 9) et du Carabali (rive gauche n° 9), le rendement n'était pas aussi satisfaisant qu'il devrait l'être.

Obispo.

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions*. — Sur le chantier du kilom. 44 au kilom. 45, les attaques se sont faites dans la partie comprise entre les kilomètres 44.500 et 44.620 à gauche du Canal. La voie établie contre le talus de gauche a été descendue en prévision du grand remblai qui se trouvera en face du pont du Chagres, ce qui permettra à la grande voie de parcours de la Dérivation n° 10 de se relier avec le pont. — La cunette comprise entre les kilom. 45.040 et 45.300 a été approfondie à la cote 16 amont et à la cote 17 aval. Ce chantier est desservi par quatre grues et 40 bennes environ. La butte de Gamboa a été arasée à la cote 25. Au chantier Murraciole, le fond de la cunette du versant nord de la Corosita était, fin septembre, à la cote 24 en amont et à la cote 25 en aval. Le fond de la cunette, côté sud, était à la cote 28 au kilom. 46.500 et à la cote 27 à son extrémité, vers le kilomètre 46,780. Diverses attaques existent aux différents étages entre les deux cunettes ; à la cote 45, quatre grues sont employées à l'approfondissement de la cunette, « qui est maintenant presque terminée » ; sous peu une voie pourra y être installée. Il ne restait, à la fin de septembre, que 97 mètres à faire pour réunir les attaques des étages 40 et 35 et 175 mètres pour celles des étages 35 et 30.— La partie comprise entre les kilom. 47.100 et 47.800, qui commence au grand chantier à la cote 26, se terminera en cunette vers le kilom. 47.700 à la cote 29 au fond. — Treize attaques sont en fonctionnement à la Dérivation n° 10 du Chagres ; 1.050 mètres de terrassements étaient faits sur la voie par laquelle le gros matériel entrera dans le chantier de la Dérivation en amont.

Emperador.

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions*. — Deux attaques existent aux chantiers des Petites-Chutes, dont l'une, exploitée par des grues, pour le fonçage d'une cunette dans l'axe du Canal. — Le chantier de la Cunette possède trois attaques : deux au grand matériel, celles des kilom. 50.300 à 50.500 et 50.800 à 51.840 ; la troisième,

du kilom. 50.500 à 50.800, est desservie par des grues. Le rapport constate que, sur ce point, « le tiers, en moyenne, du matériel reste inactif ». — Le chantier du Cerro-Emperador, du kilom. 51.450 au kilom. 52.220, a travaillé dans les mêmes conditions qu'en août. — L'exploitation du chantier du Lirio, du kilom. 52.220 au kilom. 53.600, a été concentrée sur les deux attaques à droite de l'axe, établies de façon à enlever le banc de terre laissé entre les deux passes d'excavateurs. L'ingénieur fait l'observation suivante :

Les résultats obtenus dans ce chantier jusqu'à ce jour, quoique supérieurs à ceux des trois autres de la section en général, pourraient cependant être meilleurs.

Les travaux des Dérivations nos 11 et 13 ont été poussés avec « plus d'activité » ; le rendement de la Dérivation n° 14 aurait été meilleur, « si les entrepreneurs avaient amené le matériel nécessaire ». Une cunette est en creusement à la Dérivation n° 15.

Culebra.

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie*. — Les opérations ont été gênées par les pluies qui ont, à plusieurs reprises, forcé de suspendre le travail. Nous extrayons du rapport les détails donnés sur la marche générale de cette section en septembre :

Le chantier n° 1 (cote 65) est en pleine période de transformation pour l'organisation du travail à la drague. La réfection de toutes les voies existantes est à peu près terminée. Le matériel de dragage est arrivé sur place et le montage des coques en fer destinées à recevoir les excavateurs commencera dès que l'installation de la grande plaque tournante sera achevée.

Deux excavateurs travaillent au chantier n° 2 (cote 75). Les entrepreneurs construisent une estacade qui facilitera les décharges et permettra d'augmenter le rendement.

Le plateau de la cote 85 est partagé entre les trois chantiers nos 3, 4 et 5 où fonctionnent onze excavateurs, dont quatre en fouille. Ces derniers sont employés au creusement à travers la Culebra de la grande cunette destinée à réunir les chantiers n° 2 (côté Colon) et n° 6 (côté Panama) à la cote 76 environ.

Le même document contient d'intéressantes indications sur les dispositions prises pour le creusement à la drague vers Paraiso :

L'infrastructure des voies d'accès pour le transport du matériel de dragage est exécutée sur une longueur de près de deux kilomètres ; il y a plus de 600 mètres de voies posées actuellement.

La maçonnerie en fondation du barrage de la vallée du Rio-Grande à la cote 31 est commencée ; le barrage se terminera (côté gauche) par un bâtardeau.

La plate-forme à la cote 34, où seront installées de puissantes machines élévatoires, est complètement dérasée ; le battage des pieux destinés à supporter les fondations de ces installations se fera bientôt.

La configuration du sol dans la région de Paraiso est on ne peut mieux appropriée pour y employer la méthode de dragage adoptée. Ce système donnera de bien meilleurs résultats que l'excavation à sec. L'hivernage ne sera plus à craindre, les chantiers ne seront plus désorganisés par les pluies et la production se maintiendra comme pendant la belle saison.

Sur la déviation du Panama Rail-Road entre l'origine du village de Culebra et les chantiers de l'entreprise Baratoux, Letellier et Cie, tous les petits ouvrages d'art sont terminés. On continue à creuser les fondations du pont sur le Rio-Grande.

Paraiso.

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — Une partie du grand matériel a été remise en marche sur les chantiers du kilom. 59.500 au kilom. 60.800. — La Dérivation du Rio-Grande a été poussée « moins activement » ; celle du Rio-Pedro-Miguel a fait des progrès qui font prévoir son prochain achèvement. — A la déviation du Panama Rail-Road, les efforts ont été concentrés sur l'ouverture des tranchées entre les kilom. 2.800 et 3.800. — Le rapport d'ensemble signale que « les fortes pluies ont beaucoup retardé les travaux, notamment sur les chantiers de terrassement », et que d'importantes quantités de matériel « sont restées inutilisées ».

La Boca.

Entreprise *Baratoux, Letellier et Cie*. — La drague A 3 a continué à approfondir et élargir le chenal dans la baie de Panama entre les kilom. 72.204 et 72.025. Elle a réalisé un avancement de 179 mètres, avec une largeur de 75 mètres et une profondeur variant entre 7 et 8 mètres. La drague A 2 a effectué le même travail entre les kilom. 70.215 et 70.143. Le fonctionnement de cet appareil a été ralenti par la nature dure et collante d'une couche de marne jaune dans laquelle il est engagé. Un déraillement de la chaîne à godets ayant déterminé une avarie à l'élinde, la drague a été mise en réparation. La drague D 18 a continué à creuser un chenal de 55 mètres de largeur vers la Boca avec des profondeurs de 4 à 5 mètres ; elle a fait un avancement de 90 mètres, du kilom. 69.820 au kilom. 69.730. La drague D 15 a creusé un chenal de 40 mètres avec une profondeur moyenne de 4 m. 50 sur une longueur de 84 mètres, du kilom. 69.145 au kilom. 69.229. Divers arrêts pour réparations ont été occasionnés à cet engin par le travail dans le rocher. La drague D 14 a été employée pour continuer le chenal commencé dans le manglar ; elle s'est avancée de 106 mètres jusqu'au kilom. 68.009, creusant à une profondeur moyenne de 4 m. 50 sur une largeur de 40 mètres. La drague D 17, après avoir remplacé les pièces avariées par l'explosion survenue en août, a repris son travail au kilom. 66.570.

Les études pour l'avant-projet du port de la Boca sont activement poursuivies.

GATUN

Nous avons résumé, dans le *Bulletin* du 2 décembre, les conséquences considérables de l'ouverture d'une communication *directe, par eau*, établie, du côté de l'Atlantique, jusqu'à 17 kilomètres 400 dans l'intérieur de l'isthme.

Le *Star and Herald* de Panama, dans son numéro du 5 novembre, apprécie ainsi qu'il suit l'avenir prochain qui est réservé à Gatun par suite de ce développement du chenal maritime.

On nous informe qu'actuellement, on est en train d'exécuter de grands travaux sur le Canal, dans la section de Gatun, et que dans cette ville même des préparatifs sont en cours d'exécution pour recevoir les navires qui ne remonteront pas le Chagres comme anciennement, mais qui seront les premiers à pénétrer dans la section de Colon du Canal, et à atteindre Gatun afin d'y décharger leur cargaison. On présume et l'on espère que ce fait se réalisera à la fin de janvier ou au plus tard au commencement de février. Il ne reste maintenant à enlever là qu'une petite quantité de terre, et peut-être de roches désagrégées, formant une barrière qui n'a pas 100 mètres de long, pour permettre aux deux dragues, l'une travaillant en s'éloignant de la mer à partir de Colon et l'autre en se dirigeant vers la mer à partir de Gatun, de se rencontrer, et aux équipages des deux appareils de se réunir et de discuter amicalement si c'est l'une qui a creusé sa route pour remonter le Canal, ou si c'est l'autre qui l'a creusée pour le descendre ; mais il faut se souvenir que l'une et l'autre ont exécuté le plus de travail sur un Canal purement à niveau.

Nous avons fréquemment fait remarquer que Gatun est appelé nécessairement à être l'un des points centraux dans l'isthme. A partir du jour où la tranchée, à laquelle nous faisons allusion maintenant, sera devenue un fait accompli, Gatun commencera à prendre le rang d'un entrepôt pour les expéditions maritimes, et cessera d'être un village de l'intérieur. Des communications directes avec la mer par la voie du Canal signifient beaucoup pour cette localité. Elles signifient néanmoins plus encore pour les possesseurs des actions du Canal, pour les armateurs dont les navires commercent avec l'isthme, et pour les passagers ainsi que les expéditeurs des nombreuses contrées commerçantes, qui convergeant déjà ici, démontreront bientôt par leur amplitude et leur importance que notre isthme de Panama a réellement commencé à se présenter au monde comme un point central d'affaires, tel que l'ouverture du Canal est destinée à le rendre.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Septembre 1887

	ENTRÉES Nombre	ENTRÉES Tonnage	SORTIES Nombre	SORTIES Tonnage
Vapeurs	32	65 050 T.	21	41 035 T.
Voiliers	31	5 561	17	1 087
Totaux....	63	70 611	38	42 122

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

Du Havre, vià New-York, le 19 novembre, par le paquebot « Gascogne »

MM. BERGÈS, DE LAGARDE. — Ingénieurs divisionnaires.

De Bordeaux, le 26 novembre, par le paquebot « Canada ».

MM. CAMBRELANG, L'HOMBRAL, BUSO, MARCOU, LAULANIE, BORIE, DIDIER, DE MESSIMY. — Personnel technique.

COLLIN, — Surveillant de dragues.

Du Havre, vià New-York, le 3 décembre, par le paquebot « Normandie »

M. LEPELLETIER, Agent technique.

De Saint-Nazaire, le 10 décembre, par le paquebot « France »

MM. JOLY, TUSSAC, PELLISSIER, JANIN, — Personnel technique.

RÉLAND, ETAIL. — Pharmaciens.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Avril 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'avril 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE absolue minim.	TEMPÉRATURE absolue maxim	TEMPÉRATURE moyenne des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	20°6	33°4	26° 9	80 2	269mm 5	11
Gamboa..	16 2	33 2	25 3	75 4	173 5	10
Naos.....	19 6	35 0	26 6	78 3	10 8	5
Totaux...	56 4	101 6	78 8	233 9	453 8	26
Moyennes	18 8	33 9	26 3	78 0	151 3	9

Par rapport au mois de mars, la température a augmenté sensiblement, surtout à Gamboa et Naos ; elle reste toutefois, comme en mars, plus élevée à Colon que dans les deux autres stations. Cette augmentation provient plus d'un relèvement dans les maxima que d'un relèvement dans les minima. C'est le 13 avril que le soleil se trouvait au zénith

de l'isthme à midi et que par conséquent l'afflux de chaleur était à l'un de ses deux maxima annuels. Comme presque toujours, Gamboa a les écarts journaliers de température les plus forts et Colon les moins forts.

La température moyenne de l'eau de la mer, à Colon, a monté de plus de 1° par rapport à mars ; elle est de 23°,2. — La moyenne ayant été identiquement de 22°,1 en février et mars, le minimun annuel a eu lieu dans l'un ou l'autre de ces deux mois, ce qui, en effet, a été constaté dans toutes les années précédentes.

L'état hygrométrique a sensiblement augmenté dans les trois stations, à Naos surtout. Le seconde quinzaine du mois a, en effet, appartenu à cette période de transition qui, suivant l'habitude, marque le passage de la saison sèche à la saison des pluies, et le régime habituel à cette saison a commencé à s'établir, la pluie étant tombée en bien plus grande abondance à Colon qu'à Gamboa, à Gamboa qu'à Naos. La journée du 30, entre autres, a été très pluvieuse à Colon et Gamboa ; il est tombé alors 124^{mm} d'eau à Colon.

Le niveau du Chagres a néanmoins très peu varié, car il n'a eu que deux oscillations, de 0^{m}30 à 0^{m}50, qui se sont effectuées les 19 et 29 avril, et l'on comprend qu'il en soit ainsi, le sol, qui était excessivement sec, ayant absorbé entièrement les premières pluies, sans qu'il en arrivât sensiblement dans les cours d'eau.

Le régime du vent a été influencé aussi par l'approche de la saison des pluies. A Colon, on a ressenti surtout l'alizé avec sa direction nord, mais sa force était moindre qu'en mars ; quelques brises de l'ouest et du nord-ouest se sont fait sentir dans la journée. A Gamboa, on a eu, dans la journée, les vents de la région nord, c'est-à-dire allant du nord-ouest au nord-est ; le calme a été presque constamment absolu, le matin et le soir. A Naos, l'alizé surtout a soufflé avec sa direction habituelle du nord-ouest ; mais les brises du sud-est se sont assez souvent fait sentir dans la journée.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon..................	—0^m 20	0^m 25	0^m 40
Naos....................	—0 68	5 56	5 99

Ces mouvements sont un peu moins forts que ceux du mois de mars, qui est un mois équinoxial. Ils ont eu lieu, à Naos, le 9, soit le lendemain de la pleine lune.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SERIE)

Troisième Tirage.

Le troisième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) aura lieu le samedi 14 janvier prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1000 Obligations qui seront remboursables à dater du 15 février suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875 et des versements qui resteraient à effectuer pour la libération complète.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série), libérées de 175 fr., dont les titres sortiront au tirage du 14 janvier, recevront, outre les intérêts acquis, 1,000 fr. par obligation sortie, sous déduction de la somme de 265 fr. non appelée et non versée.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) provisoires entièrement libérées, dont les titres sortiront au même tirage, recevront 1,000 fr. par obligation, sous déduction de 13 fr. 93 pour intérêts du 15 février au 15 septembre 1888, à restituer à la Compagnie.

Les Obligations Nouvelles (2e série), titres définitifs, qui sortiront au tirage seront remboursées à 983 francs 20 chacune, plus les intérêts acquis.

Troisième versement de 75 francs.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le troisième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 janvier courant, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

Payement du onzième coupon.

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 11 échéant le 15 janvier 1888, sera payé, à partir du lundi 16 janvier 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 12 fr. 125, impôt déduit, par obligation nominative, et de 11 fr. 768, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons seront payés également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

ACTIONS

Payement du quatorzième coupon.

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 14 (de 12 fr. 50), échu le 1er janvier 1888, est en paiement au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 11 fr. 975, *impôts déduits*, par action nominative, et de 11 fr. 546, *impôts déduits*, par action au porteur.

Les coupons sont également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 27 Décembre 1887.

OPPOSITIONS

Opp. 774. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire au porteur (2e série), n° 7,947.

Opp. 775. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 174,813.

Opp. 776. — Sur onze coupons n° 6 (échéance du 1er octobre 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 372,175 à 372,185.

Opp. 777. — Sur un coupon n° 5 (échéance du 1er avril 1887), d'obligations 4 0/0 au porteur, n° 233,266.

Opp. 778. — Sur trois coupons n° 5 (échéance du 15 novembre 1887), d'Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 425,409 à 425,411.

Opp. 779. — Sur deux actions au porteur, nos 17,527 et 167,934 et deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 143,844 et 143,845.

Opp. 780. — Sur un coupon n° 4 (échéance du 15 août 1887), d'Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 319,693.

Opp. 781. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire au porteur (2e série), n° 52,449. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 333,486 et sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 62,855.

Opp. 782. — Sur 35 actions au porteur, nos 137,743 à 137,750, 137,756 à 137,761, 262,982 à 263,001 et 263,060.

Opp. 783. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligation 3 0/0, n° 2,623 pour huit obligations.

Opp. 784. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 222,655 et 222,656.

MAINLEVÉES

Opp. 363. — Sur trois obligations 5 0/0 au porteur, nos 90,366 ; 234,132 et 234,133 et sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 212,863 à 212,867.

Opp. 392. — Mainlevée définitive sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 509,069.

Opp. 404. — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 205,418.

Opp. 427. — Sur huit obligations 3 0/0 au porteur, numéros 340,981 à 340,988.

Opp. 612. — Mainlevée partielle sur dix obligations 4 0/0 au porteur, nos 366,566 à 366,575.

Opp. 621. — Mainlevée partielle sur l'action au porteur n° 349,521 et sur une Obligation Nouvelle (1re série), n° 319,497.

Opp. 685. — Sur un coupon n° 4 (échéance du 15 août 1887), d'Obligation Nouvelle, n° 85,803.

Opp. 705. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 293,937.

Opp. 749. — Sur cinq Obligations Nouvelles au porteur (2e série), nos 143,009 à 143,013.

ERRATA

Obligations Nouvelles, 1re série : huitième tirage. — 15 décembre 1887.

Dans le *Bulletin* du 16 décembre 1887, la liste des Obligations Nouvelles amorties au huitième tirage porte par erreur le n° 282,506 comme étant sorti à ce tirage. C'est le n° 232,506 qui doit être lu.

Liste générale des oppositions. — Obligations Nouvelles, 1re série. — Coupons n° 6. — Lire 341,141 et 341,142 au lieu de : 341,142 et 341,143.

Actions. — Lire 309,095 au lieu de 309,395.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Nous croyons devoir signaler que M. Blanc, photographe, à la suite d'un nouveau séjour dans l'Isthme, a recueilli une seconde série de vues, prises le long du Canal, sur toute la ligne, entre Colon et Panama.

Cette intéressante collection, terminée au mois de mai 1887, — et dont une partie a été exposée le jour de l'Assemblée générale des actionnaires dans le local de leur réunion, — est la reproduction la plus saisissante de l'état des travaux, des divers types d'appareils en fonctionnement, de l'aspect des chantiers et des stations, etc.

Un certain nombre d'actionnaires nous ayant demandé le prix de cette collection, nous publions l'extrait ci-dessous du catalogue et du tarif de M. A. Blanc :

	fr.	c.
L'ouvrage complet (200 vues rognées 0,22 sur 0,28) contenues dans deux albums riches avec carte photographiée au $\frac{1}{60\,000}$	650 fr.	»
Album de 100 vues	340	»
— de 50 vues	170	»
— de 26 vues	80	»
Les 200 vues sur feuilles volantes, c'est-à-dire non montées sur bristol	350	»
Les mêmes montées sur bristol	450	»
Par douzaine non montées sur bristol	21	»
L'une — — —	1	75
Par douzaine montées sur bristol	27	»
L'une — —	2	50

La série de ces photographies est divisée en groupes correspondant à chacune des sections du Canal, au choix des acheteurs.

Les photographies sont en vente : chez M. Blanc, photographe, rue de Sèvres, 112, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46, à Paris.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 15 AU 31 DÉCEMBRE 1887

DATES — Déc.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
		AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 oct.	4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 sept. 1887	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	175 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 6 aout 1887
15	2200 2110 2125 2130 2150 2.75 2190	302.50 298.75 297.50 296 25 311.25 312.50 317.50 318.75 320 321.25 318.75	en liq.: ... au 15: 300	290 288 287.50 290 289 290	170 165 161.50 170	217 216 215 214	375 372.50	372 50 373	345 340	375 370 372.50
16	2250 2200 2250 2200	325 328.75 325 320 335 332.50 330 328.75 325 323.75 322 50 321.25	en liq.: 330 au 31; 323.75	286 285 280 283	169 167.50 166.50	213 50 210 209 208	372 50 370 367.50 366 365 362 50 360	370 373.75 373.50	350	370 372.50 373.75 374.50
17	2200 2150 21 5	320 318.75 317.50 315 320 311.25 308.75 310	en liq. : .. au 31: 316 25	283 281.50 280	170 165	210 204 208 206	360 365 362.50 360 359.75 359.50 359	375 371.25 370 367.50 365	350	370 368.75 365 360
19	2100 2125 2150 2200 2150 2200	320 318 75 317.50 321.25 322.50 323.75 325	en liq. : ... au 31: 325	280	166 165 160	205 200 202.50	365	374 365 367.50	340 315	360 362
20	2125 2170 2175 2200	323.75 325 326 25 325 323 75	en liq. : ... au 31: 325	279 277.50	162.50 162 161 160	205 203 202 201	360 365	367 365 367 50 369 370	341.25 345 340 335 330	362 362.50 363 366.25
21	2175 2190	320 321.25 322.50 317.50 318.75 323.75 322.50	en liq.: ... au 31, 321.50	277.50 278.75 277.50	160 161 158.25	205 203 205	365 370 375	370 374 375 380 382.50 385	335 330	370 371.25
22	2200 2188.75 2178.75 2175 2190 2200	320 321.25 318.75 322.50 321.25	en liq. : ... au 31, 320	280 285 288 290 283.75	162 160 165	202 203.50 204 205	370 365 370 369 368	370 365 371.25 372.50	345 350	374.50
23	2150 2175 2200 2150 2175	315 312.50 310 313.75 311.25 310	en liq. : au 31, 311.25	280 282.50 278	165 162.50 161.50	205 203.75	370 367.50 366.25	375 370	»	370 369.50 368
24	2150	310 3 8.75 310 311.25 312.50 310 311.25	en liq. . . . au 31, 310	282 280 278	160 156	203.75 203	370 367.50 365 363 75	375 370 367.50 365.50	330	360 362.50 363.50 364.50
26	2100	310 311.25	en liq. : ... au 31, 311.25	275 272.50 270 275	160 159 158	200 201	365 364 363 360.75 360.25 363.75	365 360 365	340 345	355 350 345 352.50
27	2150 2145 2150	311.25 312.50 311.25 310 312.50	en liq. : ... au 31, 312.5	275 273.50 267 50 272.50 275	160 158	201 205 203	362.50 361.25 363	360 365	330	355 351.25 355 355.50
28	2100 2105 2125	310 312.50 315 316.25 317.50 318.75 322.50 315 316.25 313.75	en liq. : ... au 31, 311.25	275 274 272.50 277 272.50	160 159.75 162 165 160	200 202 203 200	365 366 367 364 363 362	360 370	335 330	360 365 367.50 369 358.75 357.50
29	2100 2105 2120 2105 2100	318.75 317.50 320 322.50 321.25	en liq. : ... au 31, 320	275 278 280	160 163 160	201 202.50 203	360 362 364 385	365 370	330	355 351.25 360
30	2135 2145 2125	323.75 325 326.25 322.50 321.25 320 321.25 320 322.50	en liq. : ... au 31, 322.50	280 285 282.50 280	162 163 163.50 162.50	203 204 205 203	367.50 370 372 50 367.50 366.50	375 370 375	»	360 365 367.50
31	2120 2125 2120 2110	317 50 318.75 316 25 318.75 317.50	en liq.; 322.50 au 15, 330	277 50 275	160 158 157.50	201 203 200	367 370	370 372.50	335 360	368.75 367.50

9e Année. — Numéro 202. Lundi 16 Janvier 1888

BULLETIN

DU

CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

AVIS

Nous rappelons à nos souscripteurs que les abonnements ou les renouvellements datent invariablement du 1er Janvier de chaque année.

Nous les prions de vouloir bien nous faire parvenir sans retard, en même temps que le montant de leur abonnement, une des dernières bandes d'adresses.

Pour éviter toute lacune dans la collection, nous avons continué l'expédition du Bulletin à nos abonnés jusqu'au numéro du 16 janvier inclusivement.

A partir de cette date, l'envoi aux souscripteurs en retard sera suspendu.

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 28 Janvier 1888

CONVOCATION

En exécution d'une décision du Conseil d'administration, en date du 27 décembre 1887, MM. les Actionnaires sont convoqués en Assemblée générale pour le samedi 28 janvier 1888, à deux heures très précises, salle de la *Société nationale et centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à l'effet de recevoir communication du programme des travaux pour l'ouverture à la grande navigation, en 1890, du Canal interocéanique et d'approuver les voies et moyens.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les Actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions, doivent justifier, rue Caumartin, 46, à Paris, du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale, ou chez un des correspondants de la Compagnie.

Cette justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Le secrétaire général,

H. BOUDET.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la

carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes des articles 42 et 43 des statuts, titre VI, l'Assemblée générale n'est régulièrement constituée que si les Actionnaires qui la composent représentent le quart du capital social. Dans le cas où, sur une première convocation, les Actionnaires ne rempliraient pas les conditions ci-dessus, la réunion serait ajournée, et l'ajournement ne pourrait être moindre d'un mois ; dans ce cas, les Actionnaires en seraient informés en temps utile.

ACADÉMIE DES SCIENCES

Séance du 9 janvier 1888.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL

M. de Lesseps fait hommage à l'Académie de 177 photographies, représentant la suite des travaux du Canal de Panama, dans toutes les sections, depuis l'Océan Pacifique jusqu'à l'Océan Atlantique.

La montagne de la Culebra, située au centre de l'Isthme, ne pouvant être percée au commencement de 1890 à profondeur suffisante, un contrat a été passé avec M. Eiffel, pour utiliser provisoirement cet obstacle au moyen d'un bassin éclusé, alimenté par le Chagres, et qui plus tard sera creusé de telle sorte que les deux Océans confondront leurs eaux, ce qui permettra le passage direct sans arrêt et sans écluses.

CONVERSATION AVEC M. DE LESSEPS

Extrait du « Journal des Débats ».

Plusieurs de nos confrères viennent de rendre compte d'une communication verbale de M. Ferdinand de Lesseps à l'Académie des Sciences, en des termes contradictoires.

Nous avons pensé que la communication de M. de Lesseps avait été mal comprise, et nous l'avons prié de recevoir un de nos collaborateurs.

Avec son habituelle courtoisie, M. Ferdinand de Lesseps a longuement expliqué à notre collaborateur ce qu'il a dit sommairement à ses collègues de l'Institut, et cela nous permet de rétablir exactement le sens de la communication faite par le directeur des canaux de Suez et de Panama.

L'idée de la construction d'un appareil métallique énorme qui aurait pris les navires au pied de la Culebra et les aurait transportés de l'autre côté, en attendant que le creusement du Canal maritime fût terminé, est une idée qui avait été émise jadis par un ingénieur de la Compagnie, et qui, après examen, a été repoussée.

Il y avait eu une autre idée, abandonnée, et qui aurait consisté, en effet, à continuer le creusement du Canal maritime en livrant aux navires un autre canal, vite creusé, éclusé. Ce projet a été également repoussé.

« Ce qui s'exécute en ce moment, a dit en propres termes M. de Lesseps à notre collaborateur, « et ce qui permettra aux navires du plus grand « format de passer d'un Océan à l'autre en 1890, « c'est le canal maritime même tel qu'il a été « établi par le Congrès international et tel qu'il « doit être, sur le vrai tracé. Seulement, au lieu « d'attendre, pour l'ouvrir à la grande navigation, « qu'il soit complètement terminé, nous avons « simplement décidé de recommencer ce que nous « avions décidé pour le Canal de Suez, en 1865, « c'est-à-dire à l'époque où une opposition formidable, politique et financière, — surtout financière, — menaçait de ruiner l'entreprise la veille de « son exécution.

« Nous avons simplement décidé d'ouvrir le « canal à la grande navigation le plus tôt possible, « aussitôt qu'il y aurait le moyen de faire passer « d'un océan à l'autre océan des navires grands « comme les plus grands de la Compagnie transatlantique, et en nombre suffisant pour desservir le trafic annuel de 7 millions 1/2 de tonnes « prévues par le Congrès international. Ce transit « nous assure un revenu annuel de 120 millions « de francs ; il nous permettra de payer toutes nos « charges, de distribuer un premier dividende aux « actions, et il nous laissera encore un bénéfice « en sus disponible. C'est à mesure que ce bénéfice augmentera que nous achèverons le canal « sans que personne s'aperçoive de la dépense, « sans arrêter l'accroissement normal des dividendes, exactement comme cela s'est passé à « Suez.

« Or, pour ouvrir à la grande navigation le « Canal maritime de Panama, avant son dernier « achèvement, le problème consistait à retenir les « eaux des parties du canal non encore creusées « à la profondeur voulue, — ce que les ingénieurs « appellent les « biefs supérieurs » ; pour retenir « ces eaux et, en même temps, permettre aux navires d'entrer dans ces biefs et d'en sortir, il a « fallu construire des ouvrages d'art métalliques, « des portes éclusées, comme il en existe à l'entrée de tous les ports à marées, à tous les ports « de l'Océan ; c'est de la construction de ces ouvrages d'art que M. Eiffel s'est chargé, à ma demande, son expérience, sa science et les grands « travaux de ce genre qu'il a entrepris et toujours réussis, l'ayant désigné à l'avance comme « mon collaborateur.

« Voilà tout. Et c'est bien, vous le voyez, le

« Canal maritime futur, à niveau, de Panama, que « l'on continue à creuser ; que l'on aménage de « façon à desservir le trafic universel en 1890 ; qui « sera continué ensuite, et achevé, et beaucoup « plus vite qu'on ne le supposait, attendu que le « trafic de 7 millions 1/2 de tonnes à desservir, que « le Congrès international avait prévues, dépasse « déjà actuellement 10 millions de tonnes. Les « bénéfices seront très vite assez importants pour « que l'achèvement définitif du Canal s'impose à « bref délai et s'exécute sans rien coûter. »

LE BANQUET

des Entrepreneurs français

Nous avons reproduit, dans notre dernier numéro, un extrait de l'*Intransigeant* sur le banquet des Entrepreneurs français tenu à l'Hôtel Continental, le 28 décembre dernier.

Nous empruntons aujourd'hui à la *Revue-Gazette* le compte rendu complet de cette réunion ; il contient, *in extenso*, d'après la sténographie, les discours prononcés concernant spécialement le Canal de Panama :

Le banquet annuel du Syndicat des Entrepreneurs de travaux publics de France a eu lieu le 28 décembre dernier, à l'Hôtel Continental, sous la présidence de M. Dulau, président du syndicat.

Parmi les convives, au nombre de deux cents environ, se trouvaient MM. Baïhaut et Barbe, anciens ministres; Jullien, Hovius, Gevelot, Gastellier, Wickersheimer, députés ; Bouquet de la Grye, membre de l'Institut ; Michaud, président du tribunal de Commerce ; Ch.-Aimé de Lesseps, Couvreux, Decauville, etc., etc.

Au dessert, M. Dulau a prononcé un discours très applaudi. Après avoir porté un toast à M. Carnot, Président de la République, il a poursuivi en ces termes :

A notre vénéré Président d'honneur, M. Ferdinand de Lesseps, qu'un deuil de famille tient éloigné de nous. Nous prions son fils, M. Charles-Aimé de Lesseps, que nous sommes heureux de posséder ce soir, de lui porter avec tous nos regrets, l'expression de notre respectueux attachement. (*Vifs applaudissements*).

M. Baratoux, vice-président du syndicat, ayant rendu compte des opérations de l'Association des entrepreneurs pendant l'année, a rappelé comme suit la part prise par M. Ferdinand de Lesseps à la fondation du syndicat :

Depuis la fondation de notre syndicat, nous avions la douce habitude de voir notre cher et vénéré Président, M. Ferdinand de Lesseps, occuper la première place à ce banquet. Un deuil de famille l'empêche, cette année, de venir au milieu de nous. N'oublions pas, messieurs, que, dès sa formation, M. de Lesseps, le grand entrepreneur, a bien voulu accepter la présidence d'honneur de notre syndicat. Grâce à lui, nous avons fructifié, et notre syndicat peut compter aujourd'hui parmi les plus importants de la France entière. Que M. de Lesseps reçoive le tribut de notre sympathie et l'expression des vœux ardents que nous formons pour sa personne. Puisse-t-il diriger longtemps encore les œuvres gigantesques qu'il préside, auxquelles il donne l'impulsion ! Nous prions son fils, son zélé collaborateur, M. Charles-Aimé de Lesseps, qui a bien voulu accepter notre invitation, de nous servir d'interprète et de dire à notre vénéré Président d'honneur qu'il n'a ici que des admirateurs et des disciples dévoués. Messieurs, je porte un toast à notre Président d'honneur, à M. Ferdinand de Lesseps.

De longs et chaleureux applaudissements ont souligné ces paroles, qui ont amené M. Charles-Aimé de Lesseps à remercier l'assistance des sentiments qu'elle manifestait envers le « Grand Français. »

M. Charles de Lesseps s'est exprimé en ces termes :

Messieurs,

Votre honorable Président et votre vice-Président m'ont fait l'honneur de me charger d'être l'interprète de vos sentiments de sympathie et d'affection auprès de mon père. C'est un honneur dont je suis extrêmement flatté, et je suis sûr, dans la mission que j'aurai à accomplir, d'être particulièrement agréable à mon père, les sentiments que vous éprouvez pour lui étant absolument semblables à ceux qu'il ressent pour vous. Je dirai même que ses sentiments pour vous sont non seulement des sentiments d'affection mais des sentiments de reconnaissance. En effet, dans l'accomplissement de la tâche à laquelle il se consacre depuis trente ans dans des œuvres d'intérêt général et d'intérêt public, s'il a pu utiliser et faire fructifier les considérables capitaux français qui lui ont été confiés pour le bien de la France et le bien du monde, c'est grâce au concours que les entrepreneurs français lui ont prêté. (*Applaudissements.*)

C'est avec eux, c'est par le respect de leurs engagements, c'est par leur loyauté dans l'accomplissement de ces engagements, qu'il a pu ouvrir le Canal de Suez. C'est grâce à des entrepreneurs français qu'en 1890, il ouvrira le Canal de Panama à la navigation universelle. (*Vifs applaudissements.*)

Dans cette réunion, Messieurs, où vous représentez l'épargne, le travail, l'intelligence de la France, je ne puis pas, répondant à vos gracieuses paroles, et après vous avoir affirmé que le Canal de Panama serait, avec un certain nombre d'entre vous, ouvert en 1890 à la grande navigation, je ne puis pas avoir énoncé ce fait sans vous dire rapidement quelques mots qui prouvent la réalité de ce que j'avance, non pas seul, mais avec la signature d'un certain nombre d'entre vous.

Le Canal de Panama, depuis son origine, a passé par un certain nombre de phases. Je parle de phases telles qu'elles peuvent vous intéresser, phases d'entreprise, phases pratiques d'exécution du travail. Nous arrivions là en pleine forêt vierge, n'ayant pour nous qu'un chemin de fer qui traversait l'isthme, de Colon à Panama. Ce chemin de fer était déjà une grande ressource pour nos communications, mais il fallait enlever la forêt vierge, et, dans cette forêt vierge, à la place de cette forêt vierge, il fallait créer tous les moyens d'exécution du travail. A cette époque-là, il était

très difficile, au début, — et aucun de vous peut-être, ici présents, n'aurait pu s'en charger, — de dire à quel prix serait exactement revenue chaque nature de travail. Il y avait donc, dans la durée d'exécution du Canal, dans le coût du Canal, qui dépend, en grande partie, de sa durée d'exécution, il y avait un élément important : c'était de savoir dans quel délai et à quel prix serait exécutée chaque nature de travail. Nous avons donc commencé en ignorant ce qu'étaient ces éléments. La Compagnie a dû essuyer les plâtres. C'est le rôle, en matière de travaux, des gouvernements, des compagnies. Nous avons donc consciencieusement rempli notre rôle : nous avons essuyé les plâtres. (*Marques d'assentiment.*)

Puis des entrepreneurs locaux se sont formés. Quelques-uns sont ici, que j'ai vus tout à l'heure, des hommes de devoir, de conscience, qui étaient simplement des agents de la Compagnie, qui ont eu la hardiesse de prendre en régie les premiers travaux et qui ont donné l'exemple aux autres. Au bout de quelque temps (le fait s'est produit il y a deux ans) alors, de grands entrepreneurs français, dont un certain nombre font partie de votre syndicat, ont contracté l'exécution du Canal. En contractant l'exécution du Canal, il y avait un certain nombre de points à résoudre ; c'était le prix du travail ; c'était le temps dans lequel serait exécuté ce travail. Et bien, ces entrepreneurs, je dois le dire, et je suis loin de suspecter la bonne foi dans laquelle ils traitaient alors, au contraire, mais enfin ces entrepreneurs qui ne connaissaient pas le pays, n'ont tenu qu'une partie de leurs engagements, à cause de l'ignorance où ils étaient des conditions du pays. Ces entrepreneurs ont tenu leurs engagements en ce qui concernait l'exécution du prix du travail, et aujourd'hui encore, il est certain que les prix auxquels nous avions traité avec eux étaient des prix sérieux, puisqu'ils sont maintenus. Ils n'ont pas pu tenir leurs engagements au point de vue des délais d'exécution. Et alors, en présence de ce fait, nous avons modifié le programme d'exécution des travaux. Nous sommes allés à la montagne, puisqu'elle ne pouvait pas venir à nous, et nous avons simplifié le problème ; nous avons réduit le cube à enlever dans le canal de Panama, à la proportion que l'expérience acquise par deux années de travail des entrepreneurs montrait être celle qui pouvait permettre la réalisation des engagements qu'ils prendraient. C'est là, Messieurs, la situation que nous avons prise. Nous avons conformé notre programme aux possibilités d'exécution des entrepreneurs, et c'est au moyen de certains travaux d'art qui sont confiés au constructeur M. Eiffel, dont la réputation est universelle et dont la signature vaut toutes les garanties du monde, c'est au moyen des travaux d'art de M. Eiffel, avec des terrassements confiés aux entrepreneurs dont un certain nombre font partie de votre syndicat, avec des délais d'exécution aujourd'hui absolument certains, puisqu'ils sont basés sur l'expérience, c'est dans ces conditions-là que nous devons arriver à ouvrir le Canal en 1890, et nous l'ouvrirons avec l'épargne française. Nous l'ouvrirons avec le concours de la France qui ne nous fera certainement pas défaut jusqu'à la fin ; nous l'ouvrirons en faisant prospérer l'industrie nationale, non-seulement les entreprises particulières intéressées dans notre œuvre, mais les ouvriers français eux-mêmes, car, dans notre contrat avec M. Eiffel, qui est considérable au point de vue de la production des matières à transporter dans l'isthme de Panama, nous avons imposé que tous ces travaux seraient exécutés en France. C'est donc, par la réalisation de ces contrats, une masse considérable de travail qui est assurée à l'industrie française, dont tout à l'heure encore, on signalait les souffrances.

C'est là un des caractères, Messieurs, de votre Société des Entrepreneurs français ; ce n'est pas seulement d'augmenter la prospérité de la France à l'intérieur, mais c'est de l'augmenter par les travaux qu'elle répand à l'étranger et dans le monde entier.

Je ne voudrais pas, Messieurs, lorsque j'ai parlé des entrepreneurs français qui se sont associés à l'entreprise de Panama avec tant de cœur et avec des sentiments tels que nous sommes sûrs d'arriver à la réalisation de notre œuvre, je ne voudrais pas ne pas rendre un hommage du fond de mon cœur, à un homme dont le nom vous est cher à tous, pour lequel nous conserverons toujours la plus profonde affection : c'est celui de M. Lillaz, qui était l'un des principaux membres de votre Association. (*Applaudissements répétés*).

Il y a deux ans, M. Lillaz arrivait dans l'Isthme, se dévouant à notre entreprise avec toute l'ardeur de son âme d'élite. C'était un cœur extrêmement élevé. Je n'ai pas ici à faire son éloge. Vous savez ce que valait cet homme ; vous savez ce que valait cette conviction. Il s'était donné avec tout son cœur à l'entreprise de Panama. Il a succombé victime de son dévouement, après avoir tracé la voie que vous aviez à suivre pour accomplir l'œuvre qu'il avait engagée (*Mouvement d'émotion*).

Messieurs, je bois aux travailleurs français. (*Vifs applaudissements*).

D'autres orateurs ont ensuite pris la parole. M. Muzet, Président des Chambres syndicales, a fait allusion, dans les termes suivants, aux résultats bienfaisants des travaux publics :

C'est pour moi, Messieurs, un grand honneur de me trouver au milieu d'hommes dont la réputation comme industriels, comme constructeurs, est universelle ; d'être assis à côté du fils de l'éminent M. Ferdinand de Lesseps (*Applaudissements*), l'orgueil de la France, qui a étonné le monde entier par la puissance de ses conceptions et par leur exécution (*Applaudissements répétés*).

Messieurs, les travaux publics marquent les différentes étapes de la civilisation. Non-seulement vous assainissez nos villes, non seulement vous les embellissez, mais vous répandez le bien-être universel ; en abaissant toutes les barrières, en perçant les isthmes, en perforant les montagnes, en créant les voies ferrées, vous effacez toutes les distances...

M. Baïhaut, ancien ministre des travaux publics, a, dans une heureuse allocution, fait ressortir la nécessité, en présence de la concurrence menaçante que les Etats-Unis font à l'Europe, d'une sage politique de travail et d'amélioration de notre outillage industriel.

Citons également les paroles de M. Gastellier, député de Seine-et-Marne :

Croyez-vous que dans la situation où nous sommes et en

présence de tant de personnes, je dirai de si nombreux entrepreneurs de travaux publics qui ont entendu les explications qui ont été données, il n'y ait pas quelque chose à faire ? Croyez-vous qu'on fasse ce qui se fait en Amérique, par exemple, car vous avez remarqué tous, Messieurs, qu'on vous a dit, là, qu'il y avait une surabondance d'argent à l'Etat; vous savez, Messieurs, que tout ce qui se fait là-bas en travaux publics se fait par l'initiative privée. Et bien, ici, Messieurs, j'avais l'honneur de dire à M. de Lesseps, l'an dernier, que je croyais que le travail si avancé de Panama lui permettrait de consacrer ses loisirs à certaines œuvres françaises qui ont été désirées par vous tous, Messieurs,...

Je disais cela, l'an dernier, à M. de Lesseps et il me disait qu'il prendrait sous son patronage ces différents travaux dont je parlais. Eh bien, si M. de Lesseps, un peu plus occupé, peut être, qu'il ne supposait, par le travail de Panama, en ce moment, retardait, par exemple, de donner à cette idée que j'émettais, à ces œuvres, tout son temps, tout ce qu'il pourrait y mettre, enfin, de son temps, est-ce que vous ne pourriez pas, vous tous, messieurs, entrepreneurs de travaux publics, et il y en a assez, de nombreux et d'importants, vous grouper et faire ce que l'on fait, comme je le disais tout à l'heure, en Amérique, c'est-à-dire faire par soi-même, sans que l'Etat soit obligé de prendre la direction, ces travaux dont nous parlons ? (*Applaudissements*).

CONVERSATION

D'un Rédacteur du « STANDARD », *de Londres*

AVEC M. DE MATEUS, MINISTRE DE COLOMBIE, A ROME

Extrait de la « Revue-Gazette »

Nos lecteurs n'ont peut-être pas oublié la publication récente d'une sorte de pamphlet contre l'entreprise du Canal de Panama publié en Angleterre et en Belgique, reproduit en France par deux ou trois journaux, et qui portait la signature d'un agent du gouvernement de Colombie résidant ou ayant résidé dans l'isthme.

Les erreurs de chiffres, les absurdités énoncées et les exagérations de langage suffisaient pour éclairer ceux à qui ce document singulier avait été adressé. Nous connaissions parfaitement le signataire de ce pamphlet, qui fut, en effet, un des agents du gouvernement de la Colombie dans l'isthme de Panama et qui, à l'origine, s'était distingué par le zèle avec lequel, en bon Colombien, respectueux des engagements pris par son propre gouvernement envers M. Ferdinand de Lesseps, il avait mis son activité et son intelligence au service de la compagnie du Canal.

Comment cet ami des premières heures en est-il arrivé à écrire et à signer le document auquel nous faisons allusion? Peu importe! ce sera, parmi tant d'autres, une page au moins curieuse à écrire plus tard sur l'histoire du Canal de Panama qui semble vouloir reproduire exactement l'histoire du Canal de Suez.

Cependant, tandis que les Parisiens s'étaient contentés de sourire en lisant ce pamphlet ridicule, les Anglais, dans leurs journaux, lui avaient accordé quelque attention.

Le ministre de Colombie à Paris, M. de Mateus, ayant été nommé à Rome, le correspondant du *Standard* a eu l'idée de le questionner notamment sur les vues du gouvernement de la Colombie relativement aux attaques dirigées d'Amérique contre l'entreprise du Canal de Panama, sur la personnalité de l'auteur du pamphlet, sur la situation et l'avenir du Canal.

Relativement à l'auteur du pamphlet publié, voici ce qu'écrit le correspondant du *Standard* :

M. de Mateus m'a informé que ce dernier n'était pas, comme il avait été dit, l'agent du gouvernement colombien aux Etats-Unis, mais qu'il fut pendant un certain temps son agent à Panama, pour ses relations avec la compagnie du Canal. M. de Mateus suppose seulement qu'il a pris ses informations auprès d'*un des employés renvoyés de la Compagnie*.

Nous sommes en mesure de confirmer, d'après nos propres correspondances, cette appréciation du ministre de Colombie.

M. de Mateus s'est ensuite exprimé comme il suit, au sujet de la lettre de M. Ferdinand de Lesseps :

M. de Mateus s'est référé à la lettre de M. de Lesseps au ministre des finances français, lui demandant la permission d'émettre des obligations à lots. Ce document explique clairement la situation financière de la Compagnie et celle des travaux du Canal. Il n'y a pas à douter que l'autorisation ne soit donnée, car il est maintenant clair aux adversaires les plus obstinés du Canal qu'il est possible de le construire ; et, qui plus est, M. de Mateus exprime sa ferme conviction qu'il sera ouvert, comme l'a affirmé M. de Lesseps, en 1890, avec des écluses pour surmonter les difficultés de la section de Culebra.

L'auteur du pamphlet l'ayant écrit seulement en vue des spéculateurs américains, ne pouvait pas laisser de côté la question de l'avenir du Canal, c'est-à-dire du trafic. Et il lui était impossible de nier cet avenir, les Américains étant à même de l'apprécier mieux que personne.

M. de Mateus ayant également abordé cette question, nous donnerons, avant son opinion, celle de l'auteur du pamphlet. La voici :

J'ai déjà prouvé, dans un rapport précédent que le trafic à travers le canal sera, à partir de la première année de son ouverture, beaucoup plus important que celui qui a été estimé, et le comte de Lesseps corrobore cette assertion dans son rapport aux actionnaires. Le « Statistical congressional committee » (le comité du congrès de statistique) n'a estimé qu'à 300,000 tonnes par an le trafic australien et de la Nouvelle-Zélande, mais des chiffres compilés par M. Ballantyne à Melbourne, démontrent que ces trafics dépasseront 9,500,000 tonnes en cargaison, importées et exportées. Kelly et Van Nehus estiment à 20 millions de tonnes le commerce entre l'Europe et le Pacifique, et ils prévoient qu'au moins la moitié de ce total passera par le canal de Panama.

Il ne nous reste qu'à donner l'opinion du ministre de Colombie, de M. de Mateus, sur le trafic futur du Canal :

En ce qui concerne le trafic, je possède des données statistiques que je considère comme étant très correctes et qui prouvent que le Canal payera à ses actionnaires un divi-

dende de plus de 6 0/0 dans le cas même où la Compagnie aurait à dépenser pour le percement du Canal le double de la somme évaluée actuellement par M. de Lesseps, c'est-à-dire même si le Canal venait à coûter 3 milliards de francs au lieu de un milliard et demi de francs.

Le Canal coûtera 1,500 millions, — au lieu de 1,200 fixés par le Congrès international, — parce que les intérêts servis aux obligataires auront coûté plus que les 5 0/0 par an que le Congrès avait prévus dans ses devis. Le creusement du Canal proprement dit ne coûtera pas plus que le Congrès ne l'avait dit, le jour où les plus grands navires le passeront en 1890.

Et comme le surcroît de dépenses aura été payé, en somme, aux actionnaires et aux obligataires sous forme d'intérêts, l'économie du projet ne s'en trouvera pas foncièrement altérée. L'avenir reste ce qu'il était à l'origine, c'est-à-dire supérieur à l'avenir du Canal de Suez, que l'on peut apprécier.

Et nos lecteurs viennent de voir qu'à ce point de vue les plus grands adversaires de l'entreprise sont obligés de s'incliner.

Nous ajouterons que si cet avenir n'était pas si beau, les spéculateurs financiers ne feraient pas baisser les titres à la Bourse par tous les moyens, pour s'en emparer. On ne déprécie sur les marchés publics que ce que l'on veut acheter. Les actionnaires et les obligataires de Panama, instruits par les actionnaires et les obligataires de Suez qui ont supporté les mêmes épreuves jadis, ne se sont pas laissé prendre au piège.

L'AVENIR DE SUEZ ET DE PANAMA

L'*Export*, organe de l'Association centrale pour la géographie commerciale et pour l'avancement des intérêts allemands à l'étranger, a consacré une étude de fin d'année sur la situation commerciale au point de vue économique.

Le rédacteur constate, au début de l'article, le relèvement qui se dessine depuis ces derniers mois dans les transactions internationales. Il s'exprime ainsi au sujet de la hausse des frets:

C'est de préférence le commerce d'Orient qui montre un très grand accroissement et les frets pour ces pays ont monté en conséquence. De même, après un long alanguissement dû à des sécheresses consécutives, le commerce de l'Australie s'est relevé considérablement par suite de bonnes récoltes et d'un fort rendement en coton.

Dans l'Amérique du sud, un mouvement ascensionnel s'est également manifesté. C'est surtout dans la République argentine que le commerce extérieur s'est développé au-delà de toute attente. A Hambourg, les expéditions pour cette destination ont nécessité, outre les lignes régulières, l'affrétement de grands steamers tous les mois.

Parlant de la transformation économique qui se poursuit sur la côte de l'Amérique du Sud et du Centre-Amérique, l'*Export* signale des faits d'un intérêt considérable pour l'avenir du transit du Canal de Panama :

La situation au Chili et au Pérou s'améliore d'une manière lente mais continue; sur la côte occidentale des Etats de l'Amérique centrale on a remarqué presque partout un essor régulier. Suivant la communication qui nous a été faite par une personne qui est bien au courant de la situation de ces pays, l'espoir dans l'ouverture du Canal de Panama pourrait animer d'une manière continuelle l'esprit d'entreprise sur toute la côte occidentale.

En tout cas, c'est là un fait, c'est qu'en prévision du Canal de Panama on a fait de fortes spéculations de terrains, qu'on en fera encore, et que les lignes de vapeur européennes qui font un service régulier avec la côte occidentale ont prolongé leur trajet vers le Nord pour assurer à temps leur influence sur la zône d'exploitation qui sera ouverte par le Canal de Panama.

Il est hors de doute d'après l'expérience qu'on a eu jusqu'à présent, que l'avenir promet beaucoup pour le commerce extérieur européen...

« A PANAMA », DE M. G. DE MOLINARI

Extrait du « Journal de Marseille »

Les livres sont d'une grande ressource pour les chroniqueurs. S'il fallait toujours parler au public des menus faits de la vie marseillaise, on risquerait de devenir monotone. Par bonheur, j'ai justement là, sur mon bureau, un livre charmant par le pittoresque des descriptions, l'acuité d'observation, la rare faculté d'assimilation qui éclate dans toutes les pages ; c'est « A *Panama* », l'œuvre dernière du savant correspondant de l'Institut, M. G. de Molinari.

C'est une étude de l'œuvre du Grand Français, que je recommande à tous nos lecteurs ; elle réconforte, fortifie et garde le parfum d'une œuvre littéraire de la plus haute portée.

M. G. de Molinari a eu l'avantage d'accompagner M. de Lesseps à Panama, honneur qu'il a partagé d'ailleurs avec M. Jules-Ch. Roux, le sympathique président de notre Société de Géographie, et c'est là-bas, au cœur même des pays qu'il décrit si bien, que notre savant confrère a rédigé ces précieuses notes de voyage.

Il s'attache surtout dans son livre attrayant à détruire les sombres pronostics des « défenseurs de l'épargne française » ou soi-disant tels, qui, par tous les moyens possibles, cherchent encore à ternir l'œuvre colossale de M. de Lesseps.

J'ai dit que ce livre était réconfortant. Oui, car à chaque page nous trouvons la preuve indéniable du succès obtenu, des difficultés vaincues, de l'importance des travaux déjà accomplis et de la puissance colossale des moyens d'exécution, accumulés pour achever le reste.

M. de Molinari a vu, à la place occupée, il y a

quatre ans, par un marécage infect, s'élever sur le terre-plein qui protège l'embouchure du Canal, une ville nouvelle, propre, salubre et gaie ; il a navigué, dans un parcours d'une dizaine de kilomètres, sur le canal « qui n'existe que sur le papier », au dire des voyageurs qui n'ont jamais quitté l'asphalte du boulevard ; il a traversé les deux nouveaux lits que les dragues et les excavateurs sont en train de creuser au Chagres ; il a assisté à l'écroulement d'une montagne soulevée et réduite en miettes par la dynamite ; il a vu enfin la Culebra entamée et, sur tous les points des 75 kilomètres de parcours du Canal, une armée de travailleurs et de machines à l'œuvre.

N'y a-t-il pas là la preuve du triomphe de la science et du capital sur les forces brutales de la nature ? Comment ne pas nous passionner pour l'achèvement de cette entreprise, l'une des plus hardies et des plus fécondes du siècle, dans laquelle sont engagés non seulement l'intérêt, mais encore l'honneur de la France !

M. de Molinari ne se contente pas, dans son livre, de nous donner un résumé brutal des travaux de Panama ; il a émaillé son œuvre de chapitres ravissants de coloris sur les îles de la Jamaïque avec ses coolies et ses pendaisons, de la Barbade, de la Martinique avec ses mulâtres et ses usines à sucre, de Saint-Thomas et d'Haïti, avec un exposé très savant de l'état matériel et moral du peuple noir.

Tout serait à citer dans ce livre attachant, qui ne contribuera pas peu à réduire à néant les manœuvres de financiers au patriotisme douteux qui, par intérêt, cherchent à rabaisser la plus grande et la plus utile entreprise du siècle.

Et, nous en avons la ferme persuasion avec M. G. de Molinari, ce que l'esprit d'entreprise, la science et le capital français ont commencé, ils l'achèveront aux applaudissements des deux mondes, n'en déplaise aux esprits myopes qui ne voient plus rien au delà de la guérite du douanier, au profit et à l'honneur de la France.

Noël de Bohern.

LES INTÉRÊTS FRANÇAIS
DANS L'OCÉAN PACIFIQUE

Extrait du « Journal des Débats ».

Vient de paraître : *Les Intérêts français dans l'Océan Pacifique*, par Paul Deschanel, député. Un volume, chez Berger-Levrault et Cie, 5, rue des Beaux-Arts.

Nous assistons à la conquête pacifique et au partage de l'Océanie par l'Europe : toutes les puissances cherchent à s'assurer des points de relâche dans le Pacifique en vue de l'ouverture du Canal de Panama. L'étude de leurs rivalités, de leurs intérêts, et particulièrement des nôtres au point de vue diplomatique, commercial, militaire : tel est l'objet de ce volume, qui fait suite au précédent ouvrage du même auteur : *La Politique française en Océanie*. On y trouvera notamment une étude approfondie de la question des Nouvelles-Hébrides depuis ses origines jusqu'à la convention anglo-française de novembre 1887, d'après les informations les plus récentes et des documents inédits. C'est ce qui a été publié de plus complet sur la matière.

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 26 décembre, par le paquebot « Labrador »

MM. de Beaumont (Roger), économe du service pharmaceutique.

Chollet (Louis) } agents techniques.
Obrecht (Oscar) }

MATÉRIEL POUR L'ISTHME

Le *Saint-Simon*, de la Compagnie Transatlantique, courrier des Antilles et de Colon, parti de Marseille le 2 janvier, avait à bord environ soixante-dix employés ou ouvriers pour les chantiers du Canal.

Il transportait en outre de nombreuses pièces métalliques formant une drague dite « succeuse », parce qu'elle opérera par aspiration, également destinée aux travaux de l'Isthme.

LES COLONIES FRANÇAISES
et le Canal de Panama

Dans une étude sur nos Colonies et nos Protectorats, *la Gironde*, de Bordeaux, s'occupe du développement des îles du Pacifique et de l'Atlantique qui se trouvent sur la route du Canal, et dont l'avenir sera favorisé par le percement de la voie navigable à travers l'isthme américain.

Sous ce rapport, notre colonie de Tahiti est appelée à devenir une station d'une grande utilité pour notre marine et notre commerce.

Tahiti, dit *la Gironde*, que les premiers navigateurs ont surnommée la reine de l'océan Pacifique, est un séjour d'un charme incomparable, et pourtant le mouvement d'émigration de la France vers ce point continue d'être tout à fait nul. Le percement de l'isthme de Panama est susceptible de donner à cette colonie une importance considérable comme point de relâche et de ravitaillement des grands navires à vapeur qui traverseront le canal de Panama pour se rendre en Australie et dans l'Asie orientale. Mais il faut s'attendre à ce qu'une vive concurrence lui soit faite par les archipels

voisins, appartenant à d'autres nations. Il serait bon de prendre l'avance sur nos concurrents en préparant Tahiti et son port de Papeete au rôle que nous avons tout intérêt à leur faire jouer. L'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Papeete et San Fancisco serait également très urgent. On dit le gouverneur, M. Lacascade, partisan d'un projet qui consisterait à relier Nouméa à Papeete au moyen d'une annexe des Messageries maritimes. De toutes façons, il importe de mettre un terme à cet isolement de Tahiti, si funeste à sa prospérité.

Dans l'Océan atlantique, et pour des considérations de même nature, la situation de la Guadeloupe et de la Martinique sollicite l'attention particulière de la métropole.

La *Gironde* fait ressortir dans les termes suivants les progrès qui doivent être réalisés dans ces deux colonies pour qu'elles bénéficient dans la plus large mesure des avantages que l'ouverture du Canal interocéanique mettra à leur portée :

Une des questions qui ont le plus vivement passionné, pendant ces derniers temps, l'opinion à la Guadeloupe, c'est celle de l'amélioration du port de la Pointe-à-Pitre. Le percement de l'isthme de Panama étant appelé à développer considérablement le trafic sur les points situés sur la route qui relie les deux mondes, il est certain que l'un des ports le mieux situé est celui-là. La presse métropolitaine appuie chaleureusement le projet.

A la Martinique, l'installation récente de M. Albert Grodet en qualité de gouverneur semble avoir été accueillie dans tous les camps par une faveur marquée. Très au courant des questions coloniales, très ouvert et très actif, M. Grodet peut faire beaucoup de bien dans ses nouvelles fonctions. Ce ne sont pas les sujets de réformes qui lui manqueront. Il y a surtout à favoriser l'émigration des Français à la Martinique, à créer des écoles, à tracer des routes pour faciliter l'exploitation des richesses de l'intérieur en vue de l'ouverture du Canal de Panama, à organiser l'arsenal maritime de Fort-de-France, à étudier la question de l'impôt, celle du travail libre et des engagements. Les excellentes populations, si éprouvées, qui habitent les Antilles sont dignes de toute notre sollicitude, car en toute circonstance elles ont prouvé leur inaltérable attachement et leur filiale affection pour la mère-patrie.

NOS MARINS

Sous ce titre, M. Etienne Tréfeu vient de faire paraître en volume la biographie, avec de nombreux détails inédits, des chefs actuels de la marine française (1).

Nous reproduisons ci-après la préface que M. Ferdinand de Lesseps a écrite pour cet intéressant ouvrage :

La marine française, ce corps d'élite, composé de cœurs vaillants, d'hommes pleins de courage, qui portent si haut dans de lointains pays le drapeau de la France, est restée jusqu'à présent peu connue du public.

Les récentes affaires de Chine, les événements du Tonkin, ceux de Madagascar, ont ramené sur elle l'attention du pays, qui s'est alors passionnément intéressé à l'histoire de notre marine moderne.

Mais si, jusqu'à présent, on a peu connu cette histoire, on connaît encore moins les braves marins qui en sont les héros. Leur modestie égale leur valeur ; ils accomplissent des actions d'éclat, des traits de bravoure dignes de l'antiquité, sans penser un instant à en laisser le souvenir après eux. Ils marchent droit, la tête haute, le cœur fier, tout à leur devoir sans souci du bruit et de la popularité.

Si j'en excepte certains, devenus sénateurs, ministres, ou qui ont, comme mon excellent collègue de l'Académie des Sciences, l'Amiral Jurien de la Gravière, ajouté, par de remarquables récits, le charme de l'écrivain à la gloire du marin, presque tous sont inconnus pour leurs compatriotes.

C'est pour combler cette lacune que mon ami M. Tréfeu a écrit le livre que voici. La modestie des marins, dont je parlais plus haut, et leur répugnance pour la publicité ont rendu la tâche de l'auteur plus aride qu'il ne l'avait pensé tout d'abord. Il a rencontré, presque à chaque pas, de nombreuses difficultés qui ne l'ont heureusement pas découragé, puisque nous lui devons un livre utile, bien fait et fort intéressant.

Il m'appartenait, je crois, plus qu'à tout autre, de présenter *Nos Marins* aux lecteurs, moi, dont l'oncle fut, à la fin du siècle dernier, l'un des compagnons de La Pérouse et le seul survivant de son expédition ; dont le père, Mathieu de Lesseps, qui représenta la France en Egypte pendant les quelques années qui suivirent l'occupation du général Bonaparte, favorisa de tout son pouvoir les relations maritimes de l'Europe avec les pays orientaux, et qui ai moi-même rendu quelques services aux marins de tous pays en améliorant les conditions de la navigation.

Notre belle armée de mer est une des gloires françaises ; il faut donc que le pays connaisse ceux qui sont à sa tête, qu'il sache à quels hommes il doit sa puissance toujours croissante dans les colonies, qu'il n'ignore pas non plus à qui l'on confie ses escadres ; en un mot, que les services de ces braves officiers soient enfin et malgré eux appréciés à leur juste valeur.

Aussi ai-je été heureux d'avoir à écrire quelques mots de préface pour un livre fait dans un but utile et patriotique !

FERDINAND DE LESSEPS.

(1) NOS MARINS, par ETIENNE TRÉFEU, avec une préface de M. FERDINAND DE LESSEPS; illustrations par Ernest Langlois et Ginos. Chez *Berger-Levrault et Cie*, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts. Prix : 10 francs.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

TROISIÈME TIRAGE. — 14 JANVIER 1888

1,000 OBLIGATIONS.

Le troisième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 14 jan-

vier 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

1.604	26.448	58.110	83.671	109.453
1.935	27.324	58.209	83.995	110.175
3.023	28.582	59.462	84.640	110.729
3.043	30.336	59.577	84.784	110.995
3.101	30.740	59.679	85.019	111.037
3.397	31.333	60.285	85.222	111.112
3.468	32.315	60.307	85.278	111.121
4.036	32.658	60.538	85.976	112.320
4.786	32.953	60.708	86.777	112.491
5.348	33.045	61.341	87.017	112.597
5.842	34.103	62.007	87.084	113.289
5.963	34.966	62.095	87.652	113.392
5.992	35.463	62.711	87.751	114.239
6.192	35.478	62.985	88.084	114.488
6.863	35.820	63.310	88.186	115.065
7.380	35.899	63.658	89.250	115.068
7.516	35.921	63.675	89.373	115.188
8.594	36.269	63.989	89.472	115.960
8.759	37.286	64.501	89.684	116.288
8.834	37.409	65.368	90.883	117.390
9.089	37.812	66.524	91.264	117.685
9.968	38.245	67.128	91.319	118.128
10.572	38.790	67.301	91.438	119.215
10.664	39.953	67.765	91.902	120.881
11.130	40.117	67.851	92.429	120.905
12.894	40.776	68.282	92.904	122.370
13.039	40.790	68.358	93.284	122.372
13.271	41.225	68.615	93.766	123.491
13.829	42.267	68.829	94.406	123.805
14.558	42.608	69.574	95.110	124.431
14.963	42.853	69.921	95.157	125.418
15.220	43.605	69.965	95.322	126.134
15.663	43.832	70.025	95.874	126.506
16.300	44.016	70.557	97.136	126.686
16.595	44.461	71.049	97.248	126.880
16.950	44.820	72.120	97.397	126.997
18.163	45.377	72.121	97.575	127.173
18.999	46.965	72.797	98.338	127.369
19.217	47.502	73.630	98.379	128.442
19.523	48.094	73.688	99.115	128.673
21.374	48.473	73.738	99.136	129.655
21.493	48.500	73.967	99.304	131.308
21.578	49.298	74.557	99.886	132.284
22.147	50.767	74.571	100.420	132.486
22.391	50.955	74.962	100.717	132.565
22.398	51.240	75.120	101.160	135.311
23.118	53.281	75.209	102.463	136.477
23.228	53.836	76.718	102.516	136.846
23.832	54.080	78.202	103.324	137.054
24.386	55.797	78.307	103.767	137.140
24.415	55.812	78.434	104.807	137.185
24.653	55.992	79.306	104.941	137.405
24.724	56.459	81.097	105.194	137.551
24.784	56.725	82.218	106.068	138.254
24.990	56.754	82.578	106.080	138.609
25.416	57.270	83.029	107.556	138.727
25.797	57.478	83.381	109.386	141.660

141.828	173.965	205.927	245.656	269.976
141.945	174.120	207.308	245.755	270.448
142.441	174.391	207.846	245.920	270.609
143.032	174.900	207.899	245.928	270.635
143.074	174.997	208.254	246.356	271.121
143.123	175.071	208.406	246.576	271.463
143.132	175.280	208.495	246.802	271.684
143.420	175.548	209.704	247.144	273.198
143.611	175.599	209.888	247.300	273.504
144.217	176.064	211.278	247.392	273.576
144.254	176.199	212.054	247.425	273.675
144.284	177.414	212.454	247.577	273.892
145.219	177.497	212.992	248.784	274.033
145.383	179.448	215.196	250.581	274.568
145.960	179.753	216.544	250.636	274.856
145.999	180.654	216.949	251.035	274.999
147.137	180.881	216.952	251.135	276.457
147.786	181.074	218.523	251.816	276.627
149.589	181.136	219.289	251.917	276.844
149.630	182.394	219.295	252.334	277.115
149.998	182.722	220.008	252.432	279.192
150.092	182.777	220.095	253.049	279.445
150.130	183.155	220.189	253.852	279.680
150.586	183.224	220.716	253.897	280.038
150.858	183.337	220.895	254.220	280.085
151.006	184.471	220.961	254.762	280.104
152.829	184.501	223.054	255.995	280.303
153.979	185.739	223.347	256.214	281.264
154.771	186.381	223.450	256.535	281.376
156.275	188.551	224.156	256.534	281.602
156.843	189.500	225.206	256.590	282.790
157.063	189.766	225.466	256.647	283.327
158.149	190.379	225.519	257.299	283.335
158.359	190.668	226.614	257.375	283.685
158.982	190.809	228.179	257.561	283.726
159.776	191.395	228.576	258.750	283.934
160.754	191.442	229.434	259.325	284.487
160.887	192.084	230.072	259.765	284.710
160.997	192.660	231.187	259.823	284.728
162.260	192.949	232.063	259.881	285.326
162.791	194.518	232.533	260.269	285.378
163.562	194.898	232.538	260.343	285.777
163.598	195.623	232.551	261.415	286.506
164.993	196.454	233.894	262.452	287.978
165.373	196.507	234.194	263.156	288.146
165.543	196.968	235.020	263.276	288.183
166.506	197.324	235.049	263.364	288.407
167.004	197.603	236.092	263.476	288.665
167.074	198.379	236.952	264.079	289.100
167.182	198.719	237.373	264.314	289.238
168.269	198.772	237.390	264.581	289.620
168.828	199.125	237.840	264.723	289.723
168.871	199.403	238.442	265.185	290.071
170.443	201.181	238.844	265.643	290.271
170.752	201.490	238.847	266.490	290.658
171.086	202.117	241.648	267.032	291.411
172.458	203.086	242.011	267.320	291.678
172.541	203.356	242.516	268.295	291.819
173.235	203.798	243.690	269.204	291.962
173.314	204.806	244.237	269.494	292.458
173.807	205.573	244.871	269.580	292.672
173.964	205.832	245.481	269.909	293.056

293.255	323.625	358.276	386.073	413.231
293.303	324.551	358.560	386.247	413.311
293.363	324.972	358.788	386.378	413.700
293.621	325.208	359.228	386.946	414.036
294.579	325.469	360.561	386.971	414.974
294.961	326.964	360.792	387.245	415.111
295.190	327.097	361.111	387.992	415.566
295.245	327.488	361.172	388.390	416.771
295.844	328.318	361.427	388.844	417.652
297.733	328.424	362.002	388.874	418.928
297.794	329.911	362.954	389.084	420.151
297.803	330.410	362.990	389.173	420.538
298.264	331.696	363.817	389.277	420.961
298.758	332.247	364.016	389.553	421.474
298.847	333.070	364.360	389.658	421.497
298.871	333.087	364.442	389.833	421.720
299.126	333.514	365.149	390.042	421.865
299.284	333.759	365.254	390.234	422.254
300.217	334.880	368.056	390.308	422.742
300.559	334.972	368.289	391.607	424.626
300.629	336.580	368 500	391.609	425.682
300.852	336.655	368.722	392.061	425.725
301.384	336.779	368.971	392.391	425.822
301.550	337.279	369.190	392.948	426.292
301.950	339.060	369.600	393.468	426.625
302.208	339.427	369.779	394.084	427.266
303.863	340.125	369.860	395.620	427.352
304.625	340.195	370.129	396.743	427.625
305.289	340.247	370.205	397.225	427.750
306.363	342.414	370.586	397.246	427.951
306.537	343.051	370.797	397.359	428.196
306.657	343.722	370.939	398.631	429.159
306.711	344.151	372.840	398.847	429.219
306.886	344.927	372.912	399.467	429.364
307.842	345.075	372.970	399.719	429.374
309.354	345.476	373.674	400.130	429.512
309.536	345.532	373.813	400.525	430.110
311.004	346.523	374.287	401.034	430.179
311.276	347.662	374.856	401.839	430.578
312.363	347.820	375.128	402.063	430.657
312.377	347.947	375.624	402.366	430.670
313.196	348.079	375.641	402.875	431.260
313.255	348.883	375.960	402.974	431.662
313.754	349.029	376.146	403.755	431.754
315.111	349.579	376.419	404.651	431.778
315.956	350.181	377.191	405.508	432.337
316.136	350.242	377.491	406.000	432.676
316.441	351.173	378.262	406.632	433.148
316.848	351.375	378.499	407.270	433.176
318.905	352.369	379.095	407.426	433.288
319.672	352.535	380.711	407.544	433.314
320.588	353.065	380.985	407.815	434.132
320.969	353.416	381.000	409.531	434.174
321.038	353.722	381.083	410.002	434.250
321.309	354.189	381.474	410.047	434.356
321.373	355.376	381.697	410.669	434.513
321.576	355.472	382.428	411.663	434.930
321.972	355.542	382.448	412.453	435.838
322.038	355.587	383.525	412.455	435.847
322.435	356.155	384.779	412.826	436.002
322.580	356.751	385.733	413.024	436.519
322.649	357.072	386.026	413.110	436.864

437.004	444.122	463.761	477.939	487.856
438.238	446.100	464.836	478.193	487.925
438.416	447.303	465.117	478.468	488.053
438.741	447.949	466.057	478.606	488.538
439.746	448.430	466.095	479.044	489.198
440.231	451.413	466.165	480.700	491.937
440.742	451.821	467.834	481.639	493.224
441.245	452.073	470.595	481.681	493.375
441.258	452.986	471.296	482.074	494.296
441.600	453.285	471.653	482.132	495.759
442.680	453.445	473.344	482.327	496.072
442.832	454.634	473.869	482.691	496.809
443.178	455.382	474.151	483.381	496.942
443.572	455.478	475.099	483.668	497.405
443.588	455.959	475.112	483.857	498.102
443.718	457.260	475.169	483.975	498.997
443.736	458.006	475.468	484.362	499.181
443.853	458.891	475.886	484.458	499.617
444.044	462.827	476.349	487.451	499.691

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du 15 février 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

Troisième versement de 75 francs.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le troisième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 janvier courant, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE

Paiement du 6e coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 6 (de 7 fr. 50) échéant le 15 février 1888, sera payé, à partir du mercredi 15 février 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 048, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

- Banque de Paris et des Pays-Bas;
- Banque d'Escompte;
- Comptoir d'Escompte;
- Crédit foncier ;
- Crédit industriel et commercial;
- Crédit Lyonnais;
- Société de Dépots et Comptes courants;
- Société générale

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

Neuvième Tirage.

Le neuvième tirage des obligations nouvelles (1re série) aura lieu le mercredi 15 février prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,014 obligations qui seront remboursables à dater du 15 mars suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

Payement du onzième coupon.

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 11 échu le 15 janvier 1888, est en payement au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 12 fr. 125, impôt déduit, par obligation nominative, et de 11 fr. 768, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons sont payés également aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 Janvier 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 785. — Sur deux actions au porteur, nos 130,880 et 130,881.

Opp. 786. — Sur deux actions au porteur, nos 406,119 et 406,120.

Opp. 787. — Sur un coupon n° 13 (échéance du 1er juillet 1887), d'action au porteur, n° 330,815.

Opp. 788. — Sur sept coupons n° 14 (échéance du 1er janvier 1888), d'actions au porteur, nos 14,428, 34,216, 147,141, 183,060, 271,612, 543,394 et 554,530.

Opp. 789. — Sur vingt coupons n° 12 (échéance du 1er janvier 1887), d'actions au porteur, nos 147,276 à 147,295.

Opp. 790. — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 octobre 1887), d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 232,247, et un coupon n° 5 (échéance du 15 novembre 1887), d'obligation nouvelle (1re série), n° 76,501.

Opp. 791. — Sur deux Obligations Nouvelles (1re série), nos 216,023 et 216,024, et deux Obligations Nouvelles (2e série), nos 207,935 et 207,936.

Opp. 792. — Sur un coupon n° 14 (échéance du 1er janvier 1888), d'action au porteur, n° 333,651.

Opp. 793. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 176,621.

Opp. 794. — Sur quatre actions au porteur, nos 115,422, 124,468, 264,614 et 404,125.

MAINLEVÉES

Opp. 140. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, n° 2,506 pour quatre obligations.

Opp. 521. — Mainlevée partielle sur 19 obligations 3 0/0 au porteur, nos 117,327, 118,827, 118,828, 118,910 à 118,921, 175,508 à 175,511.

Opp. 580 *bis*. — Mainlevée partielle sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, nos 15,002, 15,027, 15,028 et 15,032.

Opp. 680. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 173,977 et 173,978 et deux actions au porteur, numéros 316,801 et 316,802.

Opp. 747. — Sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 443,006 à 443,011.

Opp. 768. — Sur deux Obligations Nouvelles au porteur (2e série), nos 193,460 et 193,472.

Opp. 779. — Mainlevée partielle sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 143,844 et 143,845.

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Nous croyons devoir signaler que M. Blanc, photographe, à la suite d'un nouveau séjour dans l'Isthme, a recueilli une seconde série de vues, prises le long du Canal, sur toute la ligne, entre Colon et Panama.

Cette intéressante collection, terminée au mois de mai 1887, — et dont une partie a été exposée le jour de l'Assemblée générale des actionnaires dans le local de leur réunion, — est la reproduction la plus saisissante de l'état des travaux, des divers types d'appareils en fonctionnement, de l'aspect des chantiers et des stations, etc.

Un certain nombre d'actionnaires nous ayant demandé le prix de cette collection, nous publions l'extrait ci-dessous du catalogue et du tarif de M. A. Blanc :

	fr.	c.
L'ouvrage complet (200 vue rognées 0,22 sur 0,28) contenues dans deux albums riches avec carte photographiée au $\frac{1}{50\,000}$	650	»
Album de 100 vues	340	»
— de 50 vues	170	»
— de 26 vues	80	»
Les 200 vues sur feuilles volantes, c'est-à-dire non montées sur bristol	350	»
Les mêmes montées sur bristol	450	»
Par douzaine non montées sur bristol	21	»
L'une — — —	1	75
Par douzaine montées sur bristol	27	»
L'une — —	2	50

La série de ces photographies est divisée en groupes correspondant à chacune des sections du Canal, au choix des acheteurs.

Les photographies sont en vente : chez M. Blanc, photographe, boulevard Garibaldi, 59, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46, à Paris.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 2 AU 14 JANVIER 1888

DATES — Janv.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
		AU COMPTANT Jouissance 1er juillet	A TERME Jouissance 1er juillet	5 P. 100 Jouiss. 15 juillet	3 P. 100 Jouissance 15 oct.	4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 déc. 1887	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	175 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. octobre 1887
2	2150 2105 2100 2125	315 316.25 317.50 318.75 317.50 316.25 317.50	en liq.: 317.50 au 15: 312.50	285 280	160 161 161.50 162 161 160	205 202 205	368 367 366 365.50 365 364.50 366	365 360 367.50 368.75 370	330 325 332.50 333 333.50 335 335.50	360
3	2100 2120 2110 2100	322.50 323.75 325 322.50 321.25 320 321.25 320 317.50 316.25 315	en liq.: 316.25 au 15: 323.75	280 282.50 285	162.50 163 163.50	203 204	365 363 365 365.50 366 366.50 366.75 367 367.25 367.50 367.75 368.50 368.75 369 369.25	365 370 375	325 330 335 340 345 335	365 366 366.25 367.50 362.50 365 367 50
4	2100 2050 2100	325 323.75 322.50 320 318.75 317.50	en liq. : ... au 15: 325	280 285 287 290 285 283	160 162 162.50 162.50 164 164.50	205	364 363 362 364	370 375 370	340 345	567.50 365 362.50
5	2100 2150	325 326.25 325 323.75	en liq. : ... au 15: 318 75	280 282 284	163 164.50 164 163 164	205 206 207 205	368 3 8.50 369 372 370 368 367.50	372.50 375	335	362 360 358 357
6	2115 2120	321.25 320 321.25 322.50 320 321 25 320 318.75 317.50 316.25 317.50	en liq. : ... au 15: 323.75	285 283	160 161 162 163 163.50 162 161.75 160 160.50	204 203.75 203	365 366 367 368 369	375 370 375	345	360 362.50
7	2160 2165 2175 2180 2170	321.25 322.50 320 322.50 320 322.50 323.75 321.25 322.50	en liq.: ... au 15, 321.25	284 282 280	161 160.25 161	205 203 202 203 204 205 206 207 208	368 370 368	370 375 380 372.50	345	365 364.50 362
9	2178.75 2180	320 321.25 322.50 323.75	en liq. : ... au 15, 317.50	281 283 285	162 163	205 206 207 209 208 205	370 371 371.25 372 50 373 373.75 375	370 375 376.25	»	355 360 365
10	2180 2170	321.25 322.50 323.75 325	en liq. : .. au 15, 323.75	285 287	163 163.50 164 164.50 165 164	205 208 205 206.50	372 50 375	375 377.50 380	»	364 362.50
11	2180 2190 2195	322.50 323.75 325 323.75 322.50 321.25	en liq. . ... au 15, 323.75	287 288	163.75 164 164.25 164.50 164.75 165	207 206.50 207 208	374 375 376	370 375	340 339	358 360 262
12	2195 2170 2175 2180 2190	318.75 317.50 316.25 315	en liq. : ... au 15, 318.75	287 287.50	165	210 211 212 214	375 376	375	330	362 362.50
13	2160 2170 2185	310 307.50 306.25 305 303.75 302.50 305 306.25 305	en liq. : ... au 15, 311.25	285 283	165 167.50 169 170 168 169 170 168	211 212 213 213.50 214 211 210 209 208.207.50	375 376 374	375 377.50 378.75 375 377.50 374.50 375 375.50	340 335 332.50	360 357.50 355
14	2150 2170 2160	305 302.50 305 306.25 307.50 308.75 310	en liq. : ... au 15, 310	283 282 282.50	165 166 166.25 166.50 167	208 210	375 372.50 372 371.50 373.75	374.50 374 373.50 374.50 375	340	355 352.50 350.50

9e Année. — Numéro 203, Jeudi 2 Février 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

AVIS

Ce numéro du Bulletin *étant rempli, — bien que double du numéro ordinaire, — par les lettres et documents que M. Ferdinand de Lesseps vient d'adresser à ses coassociés, et par les extraits de journaux montrant l'unanimité avec laquelle la presse vraiment française a accueilli cette publication, la place nous manque pour donner d'autres renseignements.*

Nous publierons le 9 février un numéro extraordinaire spécialement consacré aux travaux.

Nos lecteurs verront que, contrairement à l'affirmation de certains adversaires, non seulement les travaux n'ont pas été suspendus, mais qu'au contraire ils donnent des résultats importants.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Du 1er Mars 1888

CONVOCATION

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire convoquée pour le 28 janvier est remise au 1er mars prochain, à deux heures très précises, salle de la *Société nationale et centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain.

Aux termes des statuts, les membres présents à la deuxième assemblée délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions qu'ils représentent, mais ils ne peuvent délibérer que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour le 28 janvier seront valables pour le 1er mars, et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 24 février au soir.

Le Secrétaire Général,
H. BOUDET.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir*.

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

La circulaire suivante a été adressée aux Actionnaires, le 24 janvier, pour les informer que l'as-

semblée générale était renvoyée au 1er mars prochain :

M

Je m'empresse de vous informer que, vu l'insuffisance du nombre des titres déposés dans les délais fixés par les statuts, l'assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 28 janvier 1888, ne pourra avoir lieu et est remise au jeudi 1er mars prochain.

Les cartes d'admission, délivrées pour le 28 janvier, seront valables pour le 1er mars, et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 24 février.

L'assemblée convoquée pour le 1er mars délibérera, quel que soit le nombre des titres représentés, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première assemblée.

Veuillez agréer M , l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président-Directeur,

FERDINAND DE LESSEPS.

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS
A MM. LES FONDATEURS, ACTIONNAIRES, OBLIGATAIRES ET CORRESPONDANTS DE LA COMPAGNIE

Paris, 20 janvier 1888.

MESSIEURS,

Le 15 novembre dernier, je demandais à M. Rouvier, président du Conseil des Ministres, l'autorisation, pour les Actionnaires du Canal de Panama, d'émettre des obligations à lots.

Hier soir, M. Tirard, président du Conseil des Ministres, m'a fait connaître qu'il ne déposerait pas aux Chambres le projet de loi nécessaire.

Ayant prévu la possibilité de ce résultat, je suis prêt à faire appel directement au public avec un type d'obligation donnant toutes garanties aux souscripteurs.

Mais je ne puis pas accepter et je n'accepte pas une silencieuse fin de non recevoir : j'aurais l'air d'acquiescer à toutes les infamies dont on accable les actionnaires du Canal de Panama, et j'ai le devoir, dans tous les cas, de ne pas sanctionner une indifférence dont les résultats pourraient être de livrer l'entreprise de Panama, à la veille de son achèvement, aux étrangers qui la convoitent.

J'exposerai à l'assemblée prochaine des actionnaires, avec le programme technique arrêté pour l'ouverture du Canal en 1890, les voies et moyens financiers par lesquels nous aboutirons.

Je refuse de renoncer à la demande que j'ai faite d'être autorisé à émettre les obligations à lots, et j'engage tous les actionnaires et les obligataires de Panama à se rendre chez le correspondant de la Compagnie le plus proche (ou à lui écrire) et à signer une pétition adressée à leurs Représentants aux Chambres ; pétition dont le modèle sera déposé chez le correspondant.

N'ayant rien à cacher, je veux un débat public, où la véritable situation de l'entreprise sera exposée. Ce n'est donc pas une mise en demeure que mes Associés, que les Electeurs transmettront à leurs Représentants, mais une respectueuse requête n'ayant pour but que la vérité.

Habitué à tout vous dire, je vous transmets sous ce pli toutes les lettres écrites à M. Rouvier et à M. Tirard, ministres des finances, présidents du Conseil, à l'appui de la demande que j'avais faite et que je maintiens.

Vous avez admirablement résisté à toutes les menaces comme à toutes les offres ; vous avez fait justice, par votre seule attitude, de toutes les calomnies, et vous avez déjoué toutes les intrigues ; il vous reste à exercer avec calme, pour le succès de notre œuvre, vos droits indéniables de citoyens.

M. Rousseau, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, conseiller d'Etat, envoyé en mission à Panama par le gouvernement de la République, et chargé de faire un rapport au Ministre des Travaux publics, a écrit : — « La Compagnie de Panama, « par le nom et le passé des hommes qui la diri- « gent, par les collaborateurs éminents dont elle « s'entoure, par le caractère grandiose et en quel- « que sorte humanitaire de l'œuvre qu'elle pour- « suit, par les efforts sérieux qu'elle a déjà faits et « qu'elle fait encore pour mener cette œuvre à « bien, mérite la bienveillance des pouvoirs pu- « blics. »

Vous devez donc en appeler à la « bienveillance des Pouvoirs publics », aux Représentants de la nation. Je compte sur vous pour le pétitionnement que je vous demande.

Le Canal de Panama s'achèvera comme s'est achevé le Canal de Suez, pour l'honneur et le profit de notre grande et chère France !

Veuillez agréer, messieurs, la nouvelle assurance de mon dévouement.

Le Président-Directeur,

FERDINAND DE LESSEPS.

LETTRES DE MM. FERDINAND DE LESSEPS ET CHARLES-A. DE LESSEPS
A MM. ROUVIER ET TIRARD, PRÉSIDENTS DU CONSEIL, MINISTRES DES FINANCES

A Monsieur Rouvier, président du conseil, Ministre des finances.

Paris, le 15 novembre 1887.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le Canal maritime de Panama, tel que l'avait voté le Congrès international de 1879, devait coûter 1,200 millions de francs et être exécuté en 12 années, pour donner passage, dès la première année d'exploitation, à un trafic de 7 millions et 1/2 de tonnes.

Il était possible d'exécuter le Canal en 8 années en doublant le matériel ; c'est ce qui a été fait. Ce

matériel répondait à un groupement de 30 à 40,000 travailleurs, j'espérais que nos entrepreneurs se les procureraient.

Le trafic de 7 millions et 1/2 de tonnes assure, à raison de 15 francs par tonne, et indépendamment de tous les produits accessoires, — Domaine (500,000 hectares) taxes de pilotage, de remorquage, de stationnement, etc., — une première recette annuelle de 112 millions et 1/2 de francs.

Dans son évaluation des dépenses totales, le Congrès international avait calculé que les emprunts coûteraient 5 0/0 l'an.

Les agissements des adversaires financiers de l'entreprise n'ont pas permis, sur ce point, la réalisation des vues du Congrès international.

D'autre part, les craintes éprouvées par certains entrepreneurs ont paralysé leur élan, fait perdre en hésitations un temps précieux, et la date d'ouverture du Canal maritime qui avait été fixée d'abord pour 1888, a dû être éloignée d'un an, reportée à la fin de 1889. Pour plus de sûreté, la fin de l'année étant sous l'influence de la saison pluvieuse, — nous admettons que l'inauguration du Canal maritime pourra n'avoir lieu que dans les premiers mois de 1890.

Le coût du creusement du Canal proprement dit ne s'est pas modifié ; mais les charges annuelles résultant des derniers emprunts, — et bien que ces intérêts si lourds soient en réalité touchés par les propres associés de l'entreprise, — augmentent chaque jour le coût d'ensemble du Canal.

En présence de l'acharnement inqualifiable d'adversaires que protège le libéralisme de nos lois, je me suis décidé, ainsi que je l'avais promis aux Actionnaires il y a deux ans, à faire pour le Canal maritime de Panama ce que j'ai fait jadis, dans des circonstances identiques, pour le Canal de Suez, c'est-à-dire : Assurer au trafic annuel prévu de 7 millions 1/2 de tonnes un passage suffisant et réserver à l'avenir l'achèvement du Canal maritime définitif, au moyen de prélèvements minimes, comme à Suez, sur les bénéfices annuels de l'exploitation.

Les charges d'emprunt et autres imposées à la Compagnie par l'exécution du Canal maritime, lui font la situation actuelle suivante :

Capital-actions..........	300 millions de francs	
Emprunts autorisés et réalisés..................	635	—
Emprunts autorisés et à réaliser.................	265	—
Charges imposées en surcroît du devis de la Commission internationale....	300	—
Total général actuel du coût du Canal le jour de son inauguration, en 1890, tout compris................	1.500 millions de francs	

Les recettes provenant de la seule taxe de transit appliquée aux 7 millions 1/2 de tonnes, — 112 millions 1/2 de francs, — laisseraient, après un service de 6 0/0 l'an aux emprunts, — 72 millions de francs par an, — une somme de 40 millions de francs pour faire face :

1° Aux frais d'Administration..................	5 millions de francs.	
2° Aux frais d'entretien.	6	—
3° A l'intérêt 5 0/0 du capital-actions...........	15	—
4° A l'imprévu	4	—
Total.....	30 millions de francs.	

Soit un bénéfice de 10 millions de francs à distribuer à titre de premier dividende.

Ces constatations faites, et les décisions de principe arrêtées, il restait à assurer l'exécution du programme qui en résultait.

La haute Commission Consultative des travaux ayant été aussitôt convoquée, les deux questions suivantes lui furent posées :

« *A*. — Est-il possible d'établir dans le massif « central un bief supérieur qui permettrait de continuer les travaux du Canal à niveau en appliquant au creusement de cette partie les procédés de dragage ?

« *B*. — Sera-t-il possible, dès que ces dispositions seront réalisées, et sans interrompre les « travaux d'approfondissement, d'ouvrir l'exploitation maritime entre les deux Océans ? »

En séance plénière, la Commission répondit affirmativement, *et à l'unanimité*, aux deux questions posées.

Cette approbation ne laisse plus à extraire que 40 millions de mètres cubes, dont 10 millions de terrains durs et 30 millions de terrains dragables.

Ces extractions réduites étant matériellement assurées, nous confiâmes à M. Eiffel, dont la science d'ingénieur aussi précise que hardie et les grands travaux métallurgiques ont consacré la réputation, — et en lui imposant l'obligation de s'adresser à l'industrie française, exclusivement, pour la fourniture des matières et tous autres concours, — le soin de nous présenter un contrat d'exécution des travaux d'art.

Ce matin, M. Eiffel a pris l'engagement d'exécuter ces travaux, à ses risques et périls, dans les délais et aux conditions voulues par la Compagnie.

Il appartient maintenant au seul Gouvernement de la République, — puisque la loi française nous oblige à lui adresser notre requête, — d'assurer définitivement l'exécution de notre programme, en autorisant la Compagnie universelle du Canal interocéanique à émettre des obligations à lots.

Les disponibilités de la Compagnie devant être au 1er janvier prochain, toutes dépenses payées

jusqu'à cette date, y compris les coupons de janvier, de 110 millions de francs, j'ai l'honneur, Monsieur le Président, de demander cette autorisation :

Pour les 265 millions de francs qui restent à émettre sur les 600 millions autorisés par les actionnaires,

Pour les 300 millions qui pourraient être nécessaires d'ici à 1890 ;

Et éventuellement pour tout ou partie des emprunts déjà réalisés, dont la conversion serait offerte aux obligataires.

Je tiens à votre entière disposition, Monsieur le Président, et en conséquence à la disposition du Parlement, tous contrats et documents actuellement en nos mains, et par lesquels l'exécution du programme arrêté est garantie.

Veuillez agréez, Monsieur le Président, l'hommage de mes sentiments les plus dévoués.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

A Monsieur Tirard, Président du Conseil, Ministre des Finances.

Paris, le 14 janvier 1888.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Une opposition acharnée, dirigée depuis deux ans contre l'entreprise du Canal de Panama, a pour but — comme en 1865 l'opposition contre le Canal de Suez, — de déposséder de leurs titres quatre cent mille actionnaires et obligataires français, au moyen de baisses violentes, imposées principalement par des étrangers, aux Bourses de Paris et de Lyon.

On spécule en ce moment sur l'incertitude du résultat de la demande que j'ai faite au Gouvernement de la République de m'autoriser à émettre des obligations à lots.

Par d'odieuses publications criées sur la voie publique, par des circulaires multipliées, pleines de mensonges, par l'outrage et la calomnie, les adversaires de l'œuvre entreprise à Panama se flattent d'en arracher les bénéfices à la France, au moment même où son achèvement prochain vient d'être démontré.

J'ai l'honneur, Monsieur le Président, de vous remettre sous ce pli une copie de la conversation que j'ai eue avec un rédacteur du *Journal des Débats*, et qui établit simplement la réalité des faits, quant à l'exécution du Canal.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mes sentiments les plus dévoués.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

L'Exécution du Canal.

EXTRAIT DU « *Journal des Débats* ».

Plusieurs de nos confrères viennent de rendre compte d'une communication verbale de M. Ferdinand de Lesseps à l'Académie des Sciences en des termes contradictoires.

Nous avons pensé que la communication de M. de Lesseps avait été mal comprise, et nous l'avons prié de recevoir un de nos collaborateurs.

Avec son habituelle courtoisie, M. Ferdinand de Lesseps a longuement expliqué à notre collaborateur ce qu'il a dit sommairement à ses collègues de l'Institut, et cela nous permet de rétablir exactement le sens de la communication faite par le Directeur des Canaux de Suez et de Panama.

L'idée de la construction d'un appareil métallique énorme qui aurait pris les navires au pied de la Culebra et les aurait transportés de l'autre côté, en attendant que le creusement du Canal maritime fût terminé, est une idée qui avait été émise jadis par un ingénieur de la Compagnie, et qui, après examen, a été repoussée.

Il y avait eu une autre idée, abandonnée, et qui aurait consisté, en effet, à continuer le creusement du Canal maritime en livrant aux navires un autre Canal, vite creusé, éclusé. Ce projet a été également repoussé.

« Ce qui s'exécute en ce moment, a dit en propres termes M. de Lesseps à notre collaborateur, et ce qui permettra aux navires du plus grand format de passer d'un Océan à l'autre en 1890, c'est le canal maritime même tel qu'il a été établi par le Congrès international et tel qu'il doit être sur le vrai tracé. Seulement, au lieu d'attendre, pour l'ouvrir à la grande navigation, qu'il soit complètement terminé, nous avons simplement décidé de recommencer ce que nous avions décidé pour le Canal de Suez, en 1865, c'est-à-dire à l'époque où une opposition formidable, politique et financière, — surtout financière, — menaçait de ruiner l'entreprise la veille de son exécution.

« Nous avons simplement décidé d'ouvrir le Canal à la grande navigation le plus tôt possible, aussitôt qu'il y aurait moyen de faire passer d'un océan à l'autre océan des navires grands comme les plus grands de la Compagnie transatlantique, et en nombre suffisant pour desservir le trafic annuel de 7 millions 1/2 de tonnes prévues par le Congrès international. Ce transit nous assure un revenu annuel de 120 millions de francs ; il nous permettra de payer toutes nos charges, de distribuer un premier dividende aux actions, et il nous laissera encore un bénéfice en sus disponible. C'est à mesure que ce bénéfice augmentera que nous achèverons le Canal sans que personne s'aperçoive de la dépense, sans arrêter l'accroissement normal des dividendes, exactement comme cela s'est passé à Suez.

« Or, pour ouvrir à la grande navigation le Canal maritime de Panama avant son dernier achèvement, le problème consistait à retenir les eaux des parties du canal non encore creusées à la profondeur voulue, — ce que les ingénieurs appellent les « biefs supérieurs » ; pour retenir ces eaux et, en même temps, permettre aux navires d'entrer dans ces biefs et d'en sortir, il a fallu construire des ouvrages d'art métalliques, des portes éclusées, comme il en existe à l'entrée de tous les ports à marées, à tous les ports de l'Océan ; c'est de la construction de ces ouvrages d'art que M. Eiffel s'est chargé, à ma demande, son expérience, sa science et les grands travaux de ce genre qu'il a entre-

« pris et toujours réussis, l'ayant désigné à l'avance comme « mon collaborateur.

« Voilà tout. Et c'est bien, vous le voyez, le Canal maritime futur, à niveau, de Panama, que l'on continue à « creuser ; que l'on aménage de façon à desservir le trafic « universel en 1890 ; qui sera continué ensuite et achevé, et « beaucoup plus vite qu'on ne le supposait, attendu que le « trafic de 7 millions 1/2 de tonnes à desservir, que le Congrès international avait prévues, dépasse déjà actuellement « 10 millions de tonnes. Les bénéfices seront très vite assez « importants pour que l'achèvement définitif du Canal s'impose à bref délai et s'exécute sans rien coûter. »

A Monsieur Tirard, Président du Conseil,
Ministre des Finances.

Paris, le 18 janvier 1888.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Il est parlé, dans la communication que j'ai eu l'honneur de vous faire le 15, des évaluations du trafic futur du Canal de Panama, évaluations sur lesquelles le Congrès international de 1879 avait basé son vote approbatif : les revenus du Canal, en effet, devaient couvrir largement, dès la mise en exploitation de la voie nouvelle, la dépense totale fixée alors à 1.200 millions de francs.

Permettez-moi, Monsieur le Président, de vous transmettre sous ce pli un simple relevé d'opinions émises sur le trafic futur du Canal de Panama.

En ne comptant que sur le trafic minimum de 7 millions et demi de tonnes, la recette serait, à raison de 15 francs par tonne, avec le produit des taxes accessoires de pilotage, remorquage et stationnement, de 120 millions de francs.

Les sommes que nous avons empruntées jusqu'ici nous coûtent, intérêts et amortissements compris, 7,70 0/0 l'an. Autorisé à émettre des obligations à lots, j'estime que la charge totale annuelle de nos emprunts ne dépasserait pas 6 0/0. — A 6 0/0, cette charge annuelle serait de 72 millions de francs, laissant une marge de 48 millions de francs sur le produit du premier trafic.

Si notre charge annuelle devait s'élever à 7 0/0, la marge serait encore de 36 millions de francs.

Il dépend du Gouvernement de la République d'assurer l'avenir des Actionnnaires et des Obligataires du Canal de Panama, en les autorisant, purement et simplement, comme jadis les Actionnaires du Canal de Suez, à émettre des obligations à lots.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mes sentiments les plus dévoués.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

Le trafic futur du Canal de Panama.

L'amiral **Davis**, des Etats-Unis, chargé, en 1866, par le Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, d'évaluer le *total du tonnage qui passerait par le Canal de l'Isthme, s'il était fini* (1866), *et la valeur de ce mouvement et l'économie qui en serait résultée pour le commerce* :

« Tonnage total qui passerait dans l'année par le Canal de « l'Isthme s'il était fini maintenant (1866), d'après les rapports officiels, 3,094,070 tonnes.

« Valeur du commerce qui transiterait : 2,339,155,650 « francs. Economie pour le commerce du monde qui résulterait, *dans l'année*, du passage par le Canal, 247,651,940 « francs.

« En 1876, 6,188,140 tonnes devaient prendre la voie du « Canal. »

Le général **Grant** :

« En ce qui concerne les Européens, les bienfaits et les « avantages du Canal proposé sont grands ; quant aux Américains, ces avantages sont incalculables. »

M. le commandant **Taylor**, des Etats-Unis :

« On peut dire qu'au quatre centième anniversaire de la « découverte du continent il y aura un trafic de six à sept « millions de tonnes pour le Canal, et les possibilités indirectes sont très grandes. »

M. **J.-E. Nourse**, professeur en retraite de l'Observatoire naval de Washington :

« Que l'ouverture du transit interocéanique soit réalisée « et alors, certainement, il ne sera pas possible de faire une « évaluation exacte du montant du tonnage qui descendra « de l'extrême Nord, du pied des Montagnes Rocheuses et « des Alleghanies. »

L'amiral **Cooper**, des Etats-Unis :

« Les ressources étouffées du Chili et du Pérou, de nos « côtes nord-ouest et du Japon, et de l'Australie peuvent « justifier les prévisions de M. de Lesseps, qui prétend que « le tonnage d'un Canal à travers l'Isthme dépassera celui « qui transite au Canal de Suez. »

M. **Kelley**, des Etats Unis :

« Le jour n'est pas éloigné où 15 à 20 millions de tonnes « passeront annuellement par le Canal. »

M. James Aberthney, président de la Société des Ingénieurs civils de Londres :

« Si grands qu'aient été les avantages du Canal de Suez et « les facilités qu'il a procurées par les relations avec nos « empires d'Orient, avec l'Australie, la Chine, le Japon et « Ceylan, ils seront augmentés par la construction du Canal « maritime proposé pour joindre les Océans Pacifique et « Atlantique. »

M. le chevalier de **Stoess**, consul d'Allemagne à Liverpool :

« Il est bon d'observer que l'évaluation de 6 millions de « tonnes à passer par le Canal a été adoptée comme minimum, et que ces chiffres seront nécessairement dépassés, « si l'on tient compte du développement agricole, commercial, industriel et maritime, qui grandit tous les jours « dans les pays que le Canal est appelé à desservir. »

M. l'ingénieur **Van Nehus**, de Hollande :

« L'accroissement *normal et moyen* du mouvement com-

« mercial et maritime entre les deux océans que le perce-
« ment de l'Isthme américain doit réunir, est *d'un million*
« *de tonnes* par an.

« Ce mouvement ayant été de 7 millions de tonnes en
« 1884 (mouvement minimum relevé), il serait de 12 mil-
« lions de tonnes en 1889, au minimum. »

M. N..., rédacteur à *l'Avenir National de Port au-Prince* :

« Songez que la commission de statistique du Canal a éva-
« lué à 7 millions et demi de tonnes le transit du commen-
« cement de l'exploitation — transit existant et non à créer
« — transit sûr, et que ces 7 millions et demi de tonnes, à
« 15 francs par tonne, donnent 112 millions de francs. Es-
« sayez d'autre part de calculer la progression croissante
« que subira annuellement ce transit. »

M. **Paul Leroy-Beaulieu,** membre de l'Institut :

« Si le mouvement maritime vers l'Australie passait, pour
« la plus grande partie, par le canal de Suez, il est certain
« que dans peu d'années il ne s'agirait pas d'un chiffre de
« 6 à 7 millions de tonnes, ni même de 11 à 12 millions,
« mais de 18 à 20...

« Une partie, il est vrai, le *tiers* ou le *quart* peut-être, du
« commerce australien, pourra prendre la voie de Panama.
« C'est également par Panama que passera le million de
« tonnes du mouvement maritime de la Nouvelle-Zélande. »

M. **G. de Molinari**, membre de l'Institut :

« Il est permis de croire que les prévisions seront dépas-
« sées, car l'expérience atteste que toute abréviation des
« distances, toute réduction des frais de transport élargit
« les débouchés existants et même en crée de nouveaux en
« augmentant le nombre des marchandises transportables.
« Un simple chiffre montrera, du reste, à quel point la di-
« minution de l'obstacle naturel des distances peut dévelop-
« per les relations commerciales. De 1860 à 1877, le trafic
« entre les ports anglais et les ports asiatiques, rapprochés
« par le percement de l'Isthme de Suez, a passé de 2.292.476
« tonneaux à 4.641.933, soit une augmentation de 102,48
« pour cent. »

M. **Levasseur**, membre de l'Institut (Conclusion de son rapport à la Commission internationale) :

« En 1889, 5 millions 1/2 de tonnes au moins représen-
« teront le mouvement commercial des deux Océans, et 2
« millions de tonnes représenteront la fraction du mouve-
« ment commercial entre l'Orient et l'Europe, qui semble
« pouvoir être détournée de la voie suivie aujourd'hui, pour
« prendre celle de l'Isthme américain; en tout 7 millions 1/2
« de tonnes. »

M. **J.-Ch. Roux**, délégué de la Chambre de commerce de Marseille :

« Je m'inspirerai de la modération de la Commission de
« statistique du Congrès international de 1879 et j'accepterai
« son évaluation, soit 7,500,000 tonnes en chiffres ronds. »

M. **de Mateus**, ex-ministre de Colombie à Paris, ministre de Colombie à Rome :

« En ce qui concerne le trafic, je possède des données
« statistiques que je considère comme étant très correctes et
« qui prouvent que le Canal payera à ses actionnaires un
« dividende de plus de 6 pour cent dans le cas même où la
« Compagnie aurait à dépenser pour le percement du Canal
« le double de la somme évaluée actuellement par M. de
« Lesseps, c'est-à-dire même si le Canal venait à coûter
« 3 milliards de francs au lieu de 1 milliard et demi de
« francs. »

M. N..., rédacteur à la *Gironde*, de Bordeaux :

« Le Congrès international de 1879 a évalué à 7 millions
« et demi de tonnes le mouvement probable de la première
« année d'exploitation. Un mouvement de 7 millions de
« tonnes donnerait, défalcation faite des frais d'exploitation
« et d'entretien, un revenu de 8 0/0.

« Le Canal de Suez, qui avait été basé sur un trafic de 3
« millions de tonnes, qui a déjà atteint 8 millions de tonnes,
« a encore à prendre plus de 10 millions de tonnes qui pas-
« sent par le cap de Bonne-Espérance, en chargement de
« voiliers. Au Canal de Panama, tous les navires quelcon-
« ques — clippers, vapeurs et voiliers — pouvant passer,
« tout le mouvement maritime s'y manifestera, s'y dévelop-
« pera même dès la première année. »

M. **L Simonin**, rédacteur du *Sémaphore*, de Marseille :

« En résumant tous les tonnages calculés tant pour la côte
« américaine du Pacifique que pour l'Océanie, c'est-à-dire
« 3,800,000 tonnes d'une part, et 4,300,000 tonnes de l'autre,
« on voit que, dès à présent, le Canal de Panama peut comp-
« ter sur 8,100,000 tonnes ».

M. **A. Marteau,** rédacteur en chef du *Journal du Havre* :

Le trafic par le Canal de Panama aurait été :

	en **1884**	Il sera en **1889**	Il sera en **1894**
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Pour les Etats-Unis. de	2.269.442	3.171.204	4.072.967
— la France .... —	887.410	1.106.012	1.324.613
— l'Allemagne .. —	460.000	571.527	683.054
— l'Angleterre .. —	3.410.130	3.863.165	4.316.201
— les autres pays d'Europe... —	510.000	626.637	743.274
	7.536.982	9.338.545	11.140.109

M. **A. Rousseau,** ingénieur en chef des ponts et chaussées, envoyé en mission à Panama par le ministre des Travaux publics :

« Tous les calculs de M. Levasseur et de M. A. Marteau
« sont établis sur des chiffres empruntés aux statistiques
« commerciales de ces divers pays.

« Bien que la presse américaine manifeste le même scepti-
« cisme à l'égard des recettes futures du Canal que des
« conditions techniques de son établissement, je n'ai trouvé
« nulle part ni réfutation ni même discussion sérieuse de
« ces évaluations. Tout le monde reconnaît d'ailleurs que
« l'ouverture du Canal de Panama aura certainement pour
« effet d'assurer aux territoires de l'Amérique du Nord situés
« sur le Pacifique et notamment en Californie, un puissant
« essor de richesse, de population et, par suite, de com-
« merce, qui ne peut manquer de se traduire par un ac-
« croissement rapide dans les recettes du Canal. »

A Monsieur Tirard, Président du Conseil, Ministre des Finances.

Paris, le 18 janvier 1888.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Dans l'entretien que vous m'avez fait l'honneur de m'accorder hier, vous avez abordé un point auquel s'applique un paragraphe inscrit au rapport rédigé par M. Rousseau, à la suite de la mission que le Gouvernement lui avait confiée en 1886.

Ce paragraphe n'était pas présent à ma mémoire et je prends la liberté de le mettre sous vos yeux :

« En résumé, écrivait M. Rousseau, j'estime « que le percement de l'Isthme de Panama est une « œuvre possible et qu'elle est engagée aujour- « d'hui à un point où on ne saurait l'abandonner. « Cet abandon, en effet, serait un véritable désas- « tre, non seulement pour les Actionnaires de la « Compagnie, qui sont presque tous Français, mais « pour l'influence française elle-même dans toute « l'Amérique.

« Il ne me paraît pas douteux que, si l'affaire « sombrait entre les mains de la Compagnie fran- « çaise, elle serait immédiatement reprise par une « Compagnie étrangère désireuse de ne pas laisser « perdre le fruit des énormes sacrifices déjà faits « et les résultats obtenus. »

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Vice-Président,

CHARLES-A. DE LESSEPS.

A Monsieur Tirard, Président du Conseil, Ministre des Finances,

Paris, le 18 janvier 1888.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Permettez-moi, à titre de simple information, de vous remettre sous ce pli un tableau montrant que l'entreprise du Canal de Suez a déjà donné à la France seule la somme de **un milliard quatre cents millions de francs**, les 90 centièmes, au moins, des produits du Canal ayant été payés par la marine étrangère.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mes sentiments les plus dévoués.

Le Président-Directeur,

FERDINAND DE LESSEPS.

Au 31 décembre 1887, **la Compagnie du Canal de Suez a donné à la France seulement**, en prenant pour base la quotité de Titres circulant en France, telle qu'elle est admise par l'Enregistrement pour la perception des impôts :

	Fr. c.
1° Intérêts, dividendes, amortissements, primes et lots aux Actionnaires et Obligataires français	445.263.365 70
2° Valeur actuelle du capital apporté par la France, au cours moyen des Titres divers	568.282.015 00
3° Valeur actuelle des Parts de fondateurs dont le capital remboursé a été compris dans les frais généraux.......	48.750.000 00
4° Traitements et salaires payés au personnel français; outillage et matériel commandés et payés à des constructeurs et industriels français...........	348.275.290 10
5° Impôts payés à l'administration du Timbre et de l'Enregistrement de 1862 à 1887 et qui, pour la dernière année, se sont élevés à **2,382,142 fr. 60 cent**..........................	26.006 080 19
Total au 31 décembre 1887....	1.436.576.750 99

Le Président-Directeur,

FERDINAND DE LESSEPS.

LA PÉTITION

Indépendamment des correspondants de la Compagnie, chaque fondateur, chaque actionnaire, chaque obligataire peut se munir d'un exemplaire de la pétition, la faire signer par *toutes les personnes qu'il connaît* intéressées à l'exécution du Canal de Panama, et envoyer ensuite la pétition ainsi suivie des signatures, à M. Ferdinand de Lesseps, à Paris, qui la transmettra aux sénateurs et aux députés.

Voici le texte du document à signer :

PÉTITION

A MESSIEURS LES SÉNATEURS ET DÉPUTÉS

du département d..........................

Messieurs les Sénateurs et Députés,

Intéressés dans l'exécution du Canal maritime de Panama, nous venons respectueusement vous demander d'user de votre droit d'initiative et de déposer un Projet de loi, par lequel M. Ferdinand de Lesseps sera autorisé à émettre des Obligations à lots, dans les termes et aux fins de sa lettre du 15 novembre 1887, à M. le Président du Conseil, Ministre des Finances.

M. Ferdinand de Lesseps ayant demandé, au nom des Actionnaires et Obligataires de Panama, un débat public sur la véritable situation de l'entreprise, vous ne pouvez pas, en le lui refusant, abandonner vos électeurs.

NOMS	PRÉNOMS	ADRESSES

On trouve des exemplaires de cette pétition chez les correspondants de la Compagnie et au siège de l'Administration, à Paris, 46, rue Caumartin.

LA LETTRE DE M. F. DE LESSEPS

Et la Presse.

Nous réunissons, ci après, et sans commentaires, les appréciations des principaux organes de la presse, au sujet de la lettre de M. Ferdinand de Lesseps aux fondateurs, actionnaires, obligataires et correspondants de la Compagnie.

Cette manifestation générale, où tous les partis politiques, sans exception, se trouvent unis, démontre, mieux qu'aucun raisonnement ne le pourrait, le caractère national de l'entreprise et l'intérêt patriotique qui s'attache à son achèvement.

Cette union, manifeste, et bien consolante, donnera une nouvelle force aux actionnaires et aux obligataires pour braver leurs adversaires.

Extrait du **Journal des Débats**. — Nous nous expliquons difficilement les raisons qui ont pu déterminer le Gouvernement à ne pas saisir les Chambres de la demande de M Ferdinaud de Lesseps. On sait l'importance des capitaux français engagés dans l'entreprise de Panama. Les actionnaires et les obligataires de cette Compagnie ne sont pas seuls intéressés à ce que l'affaire se poursuive : le crédit public y est aussi engagé dans une certaine mesure. Le Gouvernement et les Chambres ont autorisé des émissions de valeurs à lots pour des affaires qui étaient loin d'avoir pour le pays l'importance de celle de Panama. Il est à espérer que la Chambre ne refusera pas le débat public que sollicite M. Ferdinand de Lesseps.

Extrait du **Temps**. — Les débats parlementaires que M. Ferdinand de Lesseps se propose de provoquer auront cette utilité de permettre à tout le monde un jugement éclairé sur la portée des engagements contractés par la Compagnie et envers la Compagnie pour l'exécution du Canal restreint. A ce point de vue, sa résolution ne peut qu'être louée.

Extrait du **Figaro**. — Les actionnaires de Panama, les vrais, ont une confiance absolue dans la réussite de l'entreprise. Les bruits de Bourse n'ont pas d'intérêt pour eux.

L'autre jour, à propos des écluses Eiffel, nous disions que l'affaire de Panama allait entrer dans une voie nouvelle, et que, grâce à ces écluses, il y avait lieu d'espérer la navigation très prochaine dans le Canal.

M. de Lesseps vient d'adresser une lettre aux fondateurs, actionnaires, obligataires et correspondants de la Compagnie de Panama.

M. de Lesseps a raison. Il n'y a pas dans l'affaire de Panama qu'une affaire d'argent, et les pouvoirs publics, ainsi que le disait justement M. l'ingénieur Rousseau, doivent prendre en considération « le caractère grandiose et en quelque sorte humanitaire de l'œuvre ».

Extrait du **Gaulois**. — L'épargne française entend être protégée à Panama, comme elle le fut à Suez, sous l'Empire.

Extrait du **Monde**. — On ne saurait trop louer le courage de M. de Lesseps qui veut que la lumière soit pleinement faite sur l'état actuel de son entreprise. Peu de financiers oseraient en faire autant.

Quant au Parlement, il ne peut pas se désintéresser d'une affaire où tant de capitaux français sont engagés.

Extrait du **Télégraphe**. — On ne peut que féliciter le président-directeur de la décision prompte et de l'énergique attitude qu'il vient de prendre ; il y a tout lieu de croire que ses fidèles co-associés dans cette entreprise gigantesque lui sauront gré de sa volonté inébranlable à réclamer un débat public dans lequel seront démasqués les mobiles auxquels obéissent les adversaires de Panama

Extrait de l'**Intransigeant**. — Le nombre et l'étendue des intérêts suspendus à cette affaire en ont fait une véritable question d'intérêt général, dont le Parlement ne peut se désintéresser. En somme, ce que la Compagnie demande n'est pas un concours, mais seulement l'autorisation d'emprunter à bon marché pour ne pas grever inutilement son compte d'établissement. Il est permis de penser que les actionnaires et obligataires de Panama sont au moins aussi intéressants que les gens de la loterie de Nice et autres entreprises de jeu auxquelles on vient de venir en aide.

Le gouvernement ne peut pas se désintéresser d'une œuvre nationale à laquelle ont concouru quatre cent mille Français.

Extrait du **Petit Journal**. — La lettre de M. de Lesseps connue et commentée de tous, produit une excellente impression.

Extrait du **Moniteur universel**. — M. de Lesseps veu mettre une borne aux attaques auxquelles lui et son entreprise sont depuis longtemps en butte.

M. de Lesseps a fait appel à ses actionnaires et il a eu raison de s'appuyer sur eux. Nous verrons bien si le Gouvernement refusera d'entendre la protestation et la réclamation de milliers et de milliers de porteurs appartenant au monde des petits travailleurs. Nous restons convaincus qu'en cette affaire le succès restera à M. de Lesseps et à ses actionnaires.

Extrait de la **Patrie**. — Dans la séance du conseil d'administration du Panama, tenue hier, M. de Lesseps a dénoncé les attaques inqualifiables dont sa dernière œuvre est l'objet, et il a ajouté qu'un débat public montrera bientôt quelle est actuellement la véritable situation de cette grande entreprise.

Extrait du **Paris-Bourse**. — M. de Lesseps refuse de retirer sa demande d'obligations à lots, malgré l'offre financière qui lui a été faite d'un projet assurant le succès de l'emprunt nécessaire à l'achèvement du Canal.

Extrait de la **Cote Européenne**. — Nous sommes en mesure de faire connaître positivement que M. de Lesseps a en mains une combinaison qui lui assure les fonds nécessaires pour achever le Canal ; qu'il poursuivra cependant jus-

qu'au bout sa demande d'être autorisé à émettre des obligations à lots, ne consentant pas à laisser son entreprise en proie aux soupçons. Il veut la vérité publique, entière, totale.

De même que le *Journal des Débats*, nous ne pouvons point nous expliquer les raisons ayant pu déterminer le cabinet Tirard à ne pas saisir le Parlement français de la demande, tout à fait légitime selon nous, du créateur du Canal de Suez, eu égard à l'importance des capitaux français engagés depuis 1880 dans l'œuvre du percement du Canal de Panama. Les ministères qui avaient précédé le ministère Tirard, et en dernier lieu le cabinet Rouvier, ont invité les Chambres à autoriser un bouquet d'émissions de valeurs à lots pour des affaires qui étaient loin d'avoir pour la France, l'importance de celle du Canal de Panama. Nous avons donc la ferme conviction que la Chambre des députés sera, au prochain jour, saisie de la cause de M. Ferdinand de Lesseps et qu'elle ne refusera pas à celui-ci le débat public qu'il est en droit de solliciter sous n'importe quel ministère.

Extrait de la **Revue économique et financière**. — Le gouvernement ne se résolvant pas à prendre un parti, le conseil du Panama a entendu aujourd'hui M. Ferdinand de Lesseps sur les mesures qu'il avait adoptées à l'avance en vue de la non-présentation aux Chambres par le gouvernement, du projet de loi relatif à l'émission des obligations à lots. Parmi ces décisions, il y a un projet financier qui assurera t l'emprunt nécessaire pour poursuivre l'exécution du Canal et son inauguration en 1890 ; mais M. de Lesseps a exposé qu'il ne consentirait pas à retirer sa demande, voulant être en en état de présenter et de défendre la véritable situation de l'entreprise et de la Compagnie.

Il croit que s'il retirait sa demande, les adversaires de la Compagnie en prendraient texte pour renouveler et appuyer leurs attaques et il désire provoquer jusqu'au bout un débat public qui, dans sa pensée, ne peut être que favorable à la Compagnie.

Le conseil a approuvé à l'unanimité la marche indiquée par M. Ferdinand de Lesseps.

Extrait du **Constitutionnel**. — Il est nécessaire que le pétitionnement, au bas duquel ne manquera la signature d'aucun intéressé, soit achevé dans le plus bref délai.

Le pétitionnement est le seul moyen pratique laissé aux actionnaires de Panama, pour obtenir des renseignements indispensables. Il ne faut donc pas tarder, ni hésiter. C'est un devoir à accomplir.

Extrait du **Gil Blas**. — Maintenant, le débat étant ainsi bien posé, c'est, pour parler une fois la langue d'Adam Smith, à nos honorables à laisser faire, pour aider les 400.000 commanditaires de M. de Lesseps à « laisser passer ».

Extrait du **Messager de Paris**. — La demande d'autorisation pour une émission d'obligations à lots est donc maintenue. Appel est fait, comme il est dit dans la circulaire, à l'esprit de justice et à la bienveillance des pouvoirs publics, et il appartient à tous les intéressés d'apporter au président de la Compagnie, par le moyen qu'il indique lui-même, un concours actif pour l'obtention de l'objet poursuivi.

Extrait du **Mot d'Ordre**. — M. de Lesseps n'a nullement renoncé à solliciter l'autorisation d'émettre des obligations à lots pour se procurer les fonds nécessaires à l'achèvement du Canal.

Extrait de l'**Evénement**. — Le nombre et l'étendue des intérêts suspendus à cette affaire en ont fait une véritable question d'intérêt général dont le Parlement ne peut se désintéresser.

La Compagnie ne demande, en somme, que l'autorisation d'emprunter à bon marché pour ne pas grever inutilement son compte d'établissement.

Extrait du **Libéral**. — Le « grand Français » n'abandonne pas la lutte. Avec une énergie toute virile, il relève au contraire le gant. Du débat contradictoire qui va s'engager résultera assurément la lumière. Nous sommes persuadés que M. de Lesseps triomphera de toutes les difficultés, que le Canal de Panama sera ouvert à la navigation à l'epoque fixée par le promoteur de cette grande œuvre.

Extrait du **Paris**. — Nos lecteurs ont pris connaissance de la lettre si franche et si énergique de M. de Lesseps. Aux actionnaires et obligataires dont les intérêts sont en jeu de prouver une fois de plus leur cohésion en présence des attaques réitérées des adversaires de la Compagnie.

Ils peuvent compter sur M. de Lesseps, que M. de Lesseps de son côté puisse compter sur eux, et la vaste entreprise de Panama se terminera à la confusion générale des détracteurs de l'œuvre.

Extrait de la **France**. — En toute hypothèse, Panama trouvera tout l'argent dont il a besoin. Les intéressés peuvent donc se tranquilliser et ne pas se préoccuper des cours.

Extrait de l'**Ordre**. — Que les actionnaires et les obligataires du Panama aient confiance... qu'ils soutiennent M. de Lesseps et les hommes qui l'entourent dans la tâche ardue et longue qu'il s'est imposée ; qu'ils fassent justice de toutes les attaques, de quelque part qu'elles viennent ; qu'ils se réunissent et se sentent les coudes pour résister aux courants politiques ou autres acharnés à leur perte ; qu'ils se souviennent enfin de la lutte titanesque qu'eut à subir la Compagnie du Canal de Suez, et nous pouvons prédire aux porteurs de titres de la Compagnie qu'un avenir brillant luira pour eux, que ce siècle couronnera l'œuvre grandiose et humanitaire de M. Ferdinand de Lesseps, et qu'ils sont assurés du triomphe de leur idée et moralement et matériellement, car elle s'impose, car elle est attendue et parce qu'elle est une des résultantes de l'intelligence et du génie humain qui accomplit sa révolution lente et sûre à travers les siècles.

Extrait du **XIX[e] Siècle**. — Les années n'ont aucune prise sur l'énergie du caractère de M. de Lesseps, qui toujours avec la même ardeur fait tête aux adversaires de son entreprise du Canal de Panama.

Extrait de la **Lanterne**. — Dans les milieux sérieux, le sentiment est que la possibilité d'arriver au but étant bien démontrée, il y a un véritable intérêt à favoriser les efforts de la Compagnie.

Extrait du **Courrier du Soir**. — La Compagnie du Canal de Panama a organisé un vaste pétitionnement dont les résultats sont jusqu'à présent favorables et qui ne laisse pas de causer quelque émotion dans les sphères financières.

Extrait de la **France Nouvelle**. — M. de Lesseps a adressé une lettre circulaire aux actionnaires et obligataires pour leur exposer son intention de maintenir sa demande et les engager à pétitionner afin qu'une discussion publique établisse bien nettement la situation réelle de la compagnie pour mettre fin aux calomnies.

Extrait du **Petit Moniteur universel**. — Qu'on le remarque bien, en effet, il ne s'agit pas pour l'Etat de donner sa garantie à l'entreprise. Il n'a aucun risque à courir. On lui demande simplement d'autoriser une forme d'emprunt qui permettra à M. de Lesseps de trouver des capitaux à bon marché. Lui refuser, exposer peut-être l'affaire à ne pas aboutir et les actionnaires à être déçus dans leurs légitimes espoirs, c'est certes pour le gouvernement encourir une responsabilité bien autrement grave que la résolution devant laquelle il recule.

Extrait du **Petit Caporal**. — M. de Lesseps a bien fait d'avoir recours à ses actionnaires et de compter sur eux. Ceux-ci, de leur côté, peuvent être assurés de trouver en M. de Lesseps un directeur qui, fort de ses droits, saura confondre ses détracteurs et mener à bonne fin cette colossale et si belle entreprise.

Extrait de l'**Information**. — M. de Lesseps en appelle au pays. Nous l'en félicitons. Un vaste pétitionnement s'organise. La Chambre et le public seront saisis régulièrement.

La discussion fera le jour sur toutes les erreurs, sur toute les manœuvres, qu'elles viennent de l'étranger, des spéculateurs ou des sphères officielles.

Extrait de la **Civilisation**. — M. de Lesseps ne peut accepter et n'acceptera pas une silencieuse fin de non-recevoir; il aurait tort d'acquiescer aux infamies dont on accable les actionnaires de Panama.

Non, il ne laissera pas enterrer cette question et nous crierons avec lui jusqu'à ce qu'on nous fasse taire.

Extrait du **Voltaire**. — Le concours des actionnaires autour de M. de Lesseps est vraiment remarquable. La pétition aux députés demandée par M. de Lesseps se signe de toutes parts avec élan. Tous les intéressés de Paris viennent signer au siège de la Compagnie, rue Caumartin, et à la Compagnie de Suez, rue Charras.

Extrait de la **Petite République française**. — Cette attitude toute simple, toute loyale, impose aux actionnaires et aux obligataires comme à toutes les personnes intéressées au succès de l'œuvre nationale entreprise à Panama, le devoir rigoureux de signer et de faire signer la pétition déposée chez les correspondants de la Compagnie en province et au siège central de l'administration, à Paris.

M. Ferdinand de Lesseps a assez fait pour ses associés pour que ceux-ci lui apportent en ce moment le concours qu'il réclame d'eux. Pas un seul ne doit manquer à l'appel !

Extrait du **Sémaphore de Marseille**. — M. de Lesseps n'en persiste pas moins quelle que soit l'attitude que le gouvernement doive prendre lorsque la question sera posée devant la Chambre, à demander un vote au Parlement, après lui avoir exposé avec les documents les plus complets la situation vraie de l'entreprise. Il sera soutenu dans cette tâche, par une pétition des actionnaires et des obligataires du Panama qui est dès maintenant ouverte et que tous signeront.

Extrait du **Soir**. — Nous apprenons au moment du tirage de notre *deuxième édition*, en confirmation de ce que nous avons dit, que M. Ferdinand de Lesseps a les moyens financiers de poursuivre l'achèvement du canal et sa mise en exploitation en 1890, mais en même temps qu'il se refuse à retirer la demande qu'il a faite de pouvoir émettre des obligations à lots, afin que la Chambre puisse se saisir de la question et, par un débat public, établir la vérité, dénaturée par des adversaires acharnés.

M. de Lesseps s'est déclaré inébranlable sur ce terrain et veut que toute la vérité soit connue. Ce à quoi M. de Lesseps tient par dessus tout, c'est de pouvoir exposer publiquement et au grand jour quelle est la véritable situation de l'entreprise ; et par ses explications aussi franches que loyales, de faire justice des basses calomnies et des intrigues inavouables de ces spéculateurs sans aveu qui cherchent par tous les moyens à ruiner une œuvre éminemment et essentiellement française.

En attendant que nous assistions à ce débat, dont on appréciera toute l'importance et l'intérêt, que les actionnaires suivent les conseils de M. de Lesseps, qu'ils signent des pétitions, qu'ils les remettent à leurs représentants. Et l'on verra alors, si, en présence de ce pétitionnement signé de quatre cent mille actionnaires, le gouvernement persistera à refuser au *grand Français* la faveur dont jouissent des établissements qui, cependant, y ont beaucoup moins de droits.

Extrait de la **Revue-Gazette**. — Nous appuyerons sur le *devoir* que tout actionnaire, tout obligataire, tout fondateur, toute personne quelconque « intéressée dans l'exécution du Canal maritime de Panama » a de *signer* et *faire signer* la pétition dont des exemplaires sont déposés chez tous les correspondants de la Compagnie.

Chaque intéressé ne doit pas se contenter, à notre avis, d'aller signer la pétition. Il *doit* aller prendre chez le correspondant un exemplaire de la pétition, l'emporter, le faire signer par le plus grand nombre d'intéressés, et une fois plein, le rendre au correspondant de la Compagnie, ou l'envoyer directement à M. Ferdinand de Lesseps, à Paris, 46, rue Caumartin.

L'ennemi le plus acharné du Canal de Suez, le *Times*, de Londres, disait dans son numéro du 21 janvier :

« Considérant les sommes qui ont déjà été avancées par « l'épargne française pour l'exécution de l'entreprise ;

« Considérant que *des Compagnies ont déjà été formées* « *à l'étranger pour s'emparer de l'affaire*, si elle était ar- « rachée des mains habiles de M. de Lesseps ;

« Et que *des spéculateurs* calculent sur la ruine des ac-

« tionnaires français pour augmenter les bénéfices d'entre-« prises futures....

« Le Parlement ne sacrifiera pas à des considérations peu « patriotiques, une entreprise enchaînée au nom d'un Fran-« çais aussi illustre et à 400,000 souscripteurs français. »

Encore faut-il que les quatre cent mille Français enrôlés sous la bannière de Ferdinand de Lesseps répondent à son appel et lui envoient, avec leur propre signature, les signatures des patriotes leurs amis.

Il s'agit d'une manifestation nationale.

LE CHANTAGE CONTRE PANAMA

Extrait du « Télégraphe »

La dixième Chambre du Tribunal de la Seine a condamné aujourd'hui (24 janvier), à quatre mois de prison, pour délit de chantage, deux auteurs de brochures contre la Compagnie de Panama.

LES ADVERSAIRES

Les adversaires de la Compagnie, qui ne reculent devant aucun moyen, commencent à soulever l'indignation publique.

On a vu plus haut que les tribunaux français viennent de condamner à quatre mois de prison deux anciens employés de la Compagnie pour tentative de chantage.

Une attaque violente, parue dans un journal anglais, a provoqué, à Londres, d'énergiques protestations de la part de M. Goenaga, consul de Colombie à Southampton, et de M. Tankerville-Chamberlaine, ancien consul d'Angleterre à Panama.

Nous empruntons au *Journal des Débats* les lignes suivantes relatives au fait que nous signalons :

Comme on a pu le lire dans notre chronique des tribunaux, il a été fait justice de quelques chanteurs qui voulaient exploiter la crédulité du public, à défaut de la Compagnie de Panama. Les attaques de la presse anglaise ont trouvé en Angleterre même des réponses de personnes compétentes.

M. Ramon Goenaga, consul de Colombie à Southampton, a répondu aux attaques lancées par le *Standard* contre l'entreprise du Canal de Panama ; il l'a fait en l'absence du ministre de Colombie. Le *Standard* avait dit que les habitants de la Colombie, par l'organe de leurs représentants en Europe, se prononçaient continuellement contre la possibilité de percer le Canal de Panama. M. Goenaga répond : « C'est là « un jugement erroné. Je m'empresse de le rectifier afin que « le public européen ne se forme pas une idée qui n'est pas « du tout d'accord avec les faits.

« Les habitants de la Colombie, de même que leurs repré-« sentants, ont toujours donné à M. de Lesseps et à la « Compagnie, dans la limite de leurs facultés, tout l'appui « nécessaire, et ils ne le leur retireront pas dans ce moment « où une entreprise, qui sera grandement avantageuse pour « la Colombie, la race hispano-américaine, les Etats-Unis et « l'Angleterre elle-même, est en jeu. — Je connais person-« nellement tous les ministres de mon pays en Europe, « ainsi que le ministre des affaires étrangères actuel, don « Carlos Holguino, et aucun d'eux n'a jamais exprimé une « idée qui puisse être interprétée comme représentant cette « grande œuvre comme n'étant pas pratique. »

M. Goenaga dit encore que le gouvernement de la Colombie fait les vœux les plus sincères pour le succès de la Compagnie du canal de Panama. Le *Times* a publié une lettre sur le même sujet écrite par M. Tankerville-Chamberlaine, ancien consul d'Angleterre à Panama. M. Chamberlaine qui était présent lorsqu'on a donné le premier coup de pioche à Panama, et qui n'est de retour en Angleterre que depuis quelques mois, dit que, connaissant *de visu* la question, il est en mesure d'affirmer que si « les ennemis de ce projet « s'imaginent un seul instant que son glas est en train de « sonner, ils se trompent terriblement ».

M. Chamberlaine croit au succès du canal, et il est convaincu qu'on le fera et qu'on en tirera les plus grands avantages.

LES PRÉPARATIFS
POUR L'UTILISATION DU CANAL

Extrait de la « Revue Gazette »

Un télégramme adressé de Madrid au *Temps*, le 15 janvier, fait connaître que le gouvernement espagnol a l'intention de déclarer que « plusieurs ports seront francs dans l'archipel des Philippines, quand le Canal de Panama sera achevé ».

Une autre dépêche, communiquée par l'Agence Havas, annonce que le gouvernement espagnol se propose d'appliquer la même mesure aux ports de Cuba.

Une nombreuse série de faits, de dispositions arrêtées dans les pays qui bénéficieront de l'union des deux Océans, ont déjà affirmé, d'une manière pratique, l'importance qu'on attache dans le monde à la prochaine ouverture de la communication à travers l'isthme. Une revue rapide de tous ces préparatifs permettra de juger de l'étendue du mouvement général qui s'est dessiné il y a à peine un an.

On construit à la Havane un dock capable de contenir les plus grands navires, « en vue de l'ouverture du Canal de Panama » ;

La *Société générale de Navigation italienne* a établi une ligne régulière de vapeurs sur les ports du Pacifique, pour être « prête à utiliser le mouvement que produira l'ouverture du Canal de Panama » ;

La Compagnie de télégraphe *Central and South American* a étendu son réseau le long de la côte de l'Amérique du Sud jusqu'à Valparaiso ; une ligne doit mettre en communication avec Colon (point terminus sur l'Atlantique « du Canal de Panama ») plusieurs ports de l'Atlantique ;

Un service de navigation a été établi par la Compagnie allemande *Kosmos* entre Hambourg et le Guatémala ;

Une ligne américaine de vapeurs a été créée entre la Nouvelle-Orléans et Colon ;

Plusieurs lignes de chemins de fer, des routes nouvelles sont en construction en Colombie, « en vue du Canal » ;

Les ports du Honduras ont été nouvellement reliés à San Francisco « et à Panama » par un service maritime dont le contrat prévoit l'extension jusqu'à l'Atlantique « après l'ouverture du Canal » ;

L'Espagne, sur l'initiative du marquis de Campo, a été dotée de deux nouvelles lignes régulières de vapeurs, l'une « sur Panama » et les ports du Pacifique, l'autre « sur Colon », ces deux entrées du Canal de Panama ;

La convention conclue en 1887 entre le gouvernement français et la Compagnie des *Messageries maritimes* pour la prolongation de sa concession, réserve à l'Etat la faculté de subventionner une autre ligne sur l'Australie « par le Canal de Panama » ;

Le *Pacific Mail Company* a affrété de nouveaux steamers pour augmenter sa ligne entre New-York et Colon, du « Canal de Panama » ;

En renouvelant le contrat d'exploitation du môle-darse de Callao, le gouvernement péruvien a stipulé des améliorations qui devront être réalisées « lors de la mise en exploitation du Canal de Panama » ;

Des études sont faites pour exécuter à la Pointe-à-Pitre des travaux qui mettront ce port en état de satisfaire à « la grande navigation interocéanique par le Canal de Panama » ;

La *Compagnie générale transatlantique* a inauguré un service régulier entre Marseille, les Antilles et Colon ;

La République d'Haïti se préoccupe des améliorations à apporter au Môle Saint-Nicolas pour attirer dans ce port « une partie du trafic auquel le Canal de Panama livrera passage » ;

Par un décret appliqué depuis le 1[er] septembre 1887, le gouvernement du Guatémala, en vue de développer le commerce de ses ports, a consenti des réductions douanières en faveur des lignes maritimes établies ou à établir entre « cet Etat, la Californie et Panama » ;

La *Pacific Steam Navigation Company* a organisé un nouvel itinéraire direct « de Panama à Valparaiso » ;

Cette simple énumération de « faits accomplis », — faits purement maritimes et commerciaux, — se complète par un ensemble de mesures de colonisation dans les îles du Pacifique auquel ont procédé d'un commun accord ou séparément la France l'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne et les Etats Unis.

Rien ne saurait dire d'une façon plus précise, nous semble-t-il, plus catégorique, la foi raisonnée que tous les pays du monde ont maintenant dans la mise en exploitation prochaine du Canal de Panama

L'AVENIR FINANCIER

Le *Figaro* a publié, la semaine dernière, une intéressante étude sur la « situation financière », actuelle et d'avenir, de l'entreprise du Canal de Panama.

Nous en reproduirons la conclusion :

Ne comportant plus d'aléas quant à son ouverture certaine à la grande navigation, l'entreprise du Canal de Panama devient à l'instant même une affaire qui reste à étudier au point de vue industriel.

Il nous suffira, pour aujourd'hui, de poser quelques chiffres dont nous aurons ensuite à déduire les conséquences. Le Canal, ouvert à la grande navigation en 1890, donnera facilement passage aux 7 millions et demi de tonnes prévues par le Congrès international ; ces 7 millions et demi de tonnes, à raison de 15 fr. par tonne, fourniront, avec les produits de pilotage, de remorquage, de stationnement, etc., simplement évalués comme à Suez, un revenu de 120 millions de francs. C'est à 5 0/0 (y compris, qu'on le remarque bien, le service des intérêts des actions), un revenu capable de servir un capital de 2 milliards 400 millions de francs ; à 6 0/0, un capital de 2 milliards de francs ; à 7 0/0, un capital de 1 milliard 700 millions de francs ; à 8 0/0, un capital de 1 milliard 500 millions de francs.

Et si nous disons que le jour de l'ouverture du canal de Panama les titres, comme ceux de Suez, se capitaliseront à 3 1/2 0/0, on voit dans quelle marge financière peut évoluer la Compagnie du Canal.

La grande victoire remportée par M. Ferdinand de Lesseps, la victoire décisive, a été d'adopter enfin un système d'exécution provisoire du Canal qui assure sa mise en exploitation en 1890. Il reste cependant, pour employer une expression courante, une *carte* dans le jeu des adversaires de l'entreprise : ils disent tout haut, à la Bourse, que la crise ministérielle, que les événements politiques, etc., etc., ne laissent pas le temps aux Chambres d'accorder à M. Ferdinand de Lesseps l'autorisation d'émettre des obligations à lots. On disait presque exactement la même chose du Parlement en 1868, lorsque M. de Lesseps demanda la même autorisation au Gouvernement pour achever le Canal de Suez.

LA FRANCE DANS LE PACIFIQUE

Sous ce titre, M. Paul Meuriot, professeur agrégé d'histoire au lycée de Belfort, vient de publier une conférence qu'il a faite à l'hôtel de ville de Belfort.

Cette intéressante étude, consacrée aux colonies françaises dans le Pacifique principalement à la Nouvelle-Calédonie et à Taïti, montre l'importance naturelle de ces possessions, les ressources qu'elles contiennent, l'avenir qui se prépare pour elles.

Avec une grande élévation de sentiments, préoccupé de faire ressortir les bienfaits de l'influence française dans ces îles, le professeur conférencier expose les mesures que la métropole doit prendre pour mener à bien l'œuvre de colonisation et assurer, à l'avantage réciproque, la prospérité de cette partie de la France d'outre-mer, alors que la

Canal de Panama étant ouvert, « le Grand Océan « entrera dans le domaine de notre civilisation ».

Nous ne pouvons, à notre regret, reproduire ici, *in extenso*, cette excellente étude; nous nous bornerons donc à citer la conclusion de M. Paul Meuriot :

Le Canal de Panama complétera l'œuvre du Canal de Suez; en rapprochant de nous le Pacifique et l'Extrême-Orient, il supprimera la circumnavigation de l'Amérique méridionale, comme celui de Suez a supprimé celle de l'Afrique. Il diminuera d'au moins 1,000 lieues la distance de Londres en Australie; encore plus utile pour les régions orientales de l'Amérique, il raccourcira de 2,000 lieues le trajet de New-York en Chine.

Mais l'œuvre de M. de Lesseps s'accomplira-t-elle ?

Oui, devons-nous répondre, en dépit de tous les mauvais augures, des intrigues, des difficultés matérielles d'exécution. L'abandon du Panama serait une faillite de l'Europe civilisée.

Et d'ailleurs, s'il fallait une preuve de l'avenir d'une telle œuvre, ne l'aurions-nous pas dans l'empressement que mettent les différentes puissances à prendre position sur cette voie de l'avenir, à se garantir déjà les bénéfices de l'entreprise ?

Est-ce que les Anglais n'ont pas essayé de prendre pied à Haïti, dans les Antilles, aux portes du futur canal ? Ils ont échoué, c'est vrai, mais ils ne sont pas gens à se rebuter, nous le savons. De ce côté, ils veulent avoir leur Périm. En attendant, ils sont établis aux îles Fidji, sur la route de l'Australie, et le petit îlot de Rapa leur est une utile station de charbon entre la Nouvelle-Zélande et Panama.

Les Américains se sont emparés des archipels qui occupent le centre du Grand Océan, sur la ligne équatoriale, et plus au nord, des Gilbert, des Christmas, etc. ; c'est la voie directe de Panama à la Malaisie. Leur influence est souveraine aux îles Sandwich.

Enfin, les Allemands ne restent pas en arrière ; c'est par dizaines que se comptent leurs consulats, leurs factoreries en Océanie. Ils sont postés aux îles Samoa, notamment, et sur les côtes de la Nouvelle-Guinée. Tout le monde se souvient de l'affaire des Carolines ; pourquoi l'empire allemand s'obstinait-il à mettre la main sur le misérable îlot de Yap, sinon à cause de son importance éventuelle ?

Près de ces possessions étrangères, la position de la France ne manque pas d'avantages. Taïti se trouve presque au centre du Pacifique, sur la route de Panama à l'Australie ; en avant, le groupe français des *Marquises* prolonge son établissement vers la côte américaine, à portée du Canal nouveau. Quant à la Nouvelle-Calédonie, c'est l'étape nécessaire vers Sydney et l'Indo-Chine.

Mais il faudra mettre en œuvre les ressources de ces colonies : les mines de houille de la Calédonie devront être exploitées et fournir la station de Papeete, où pourront s'approvisionner les navires dans leur traversée du Pacifique. Ce port appelle aussi de grandes améliorations ; il réclame un arsenal, des chantiers de réparations pour les steamers, etc.

L'avenir de ces colonies océaniennes est donc entre nos mains. Il ne tient qu'à nous de faire de ces points excellents par leur position géographique ce que sont Malte et Chypre pour la navigation de la Méditerranée, Ceylan et Singapoure pour celle de l'Océan Indien.

Nous n'avons point de raison pour désespérer du sort de ces possessions ; leur avenir est lié, comme on voit, à la construction du Canal interocéanique.

Nous lisons dans le *Daily News* :

L'entreprise de Panama de M. de Lesseps et la création de protectorats français dans l'Extrême Orient, rendent le ministre de la marine plus ardent à prendre possession d'îles dans la grande étendue d'eau entre l'Asie et l'Amérique qu'il n'en eût été autrement. Je crois que les Français, malgré ce qu'en peuvent penser les Australiens et les Nouveaux-Zélandais, agiront d'après la maxime que si une chose est bonne à prendre elle est bonne à garder.

LES TERRAINS EN CALIFORNIE

Le *Paris-Bourse* résume une étude sur l'accroissement de la valeur des terrains en Californie et explique qu'il ne s'agit pas, dans l'espèce, d'une spéculation effrénée comme à l'époque de la découverte des mines d'or, mais d'une plus-value résultant de la fécondité extraordinaire du sol, augmentée encore par le travail d'irrigation.

Les ventes de propriétés ont atteint, du 1er janvier au 31 août 1887, la somme de 315 millions de francs. Notre confrère constate que ce n'est pas du tout là un jeu effréné de la spéculation, mais que, par l'effet de l'irrigation, un acre de terre acheté 1,000 dollars produit facilement 25 0/0.

La Californie est aussi en train de devenir le fournisseur attitré de fruits dans le monde entier. Les treize usines de conserves se sont engagées par traité à livrer 1,605,000 caisses de conserves, et on manque absolument d'ouvriers, malgré le prix fort élevé des salaires. On a exporté en août 1887, 11,577,400 liv. st. (289,435,000 fr.) de fruits contre 5,368,000 (134,200,000 fr.) dans la précédente année, et 2,304,800 liv. st. (57,620,000 fr.) de fruits secs contre 340,000 (8,500,000 fr.) en août 1886, et 10,021,800 liv. st. (250,545,000 fr.) de fruits confits contre 4,653,800 (116,345,000 fr.) en août 1886.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Octobre 1887

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs	35	71 047 T.	29	59 212 T.
Voiliers	18	2 476	14	1 271
Totaux....	53	73 523	43	60 483

PERSONNEL
PARTI POUR L'ISTHME

De St-Nazaire, le 10 janvier, par le paquebot « Amérique. »

MM. DE LÉLÉE (Julien), rédacteur au contentieux.
DUSSON (Octave), employé de bureau.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Mai 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de mai 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE absolue minim.	TEMPÉRATURE absolue maxim	MOYENNE des minima et max. moyens	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millim.	PLUIE Nombre de jours
Colon....	20°0	34°0	26°7	84 7	260mm 6	21
Gamboa..	17 4	35 8	26 6	80 0	280 0	17
Naos.....	20 0	34 2	27 3	80 3	105 5	13
Totaux...	57 4	104 0	80 6	245 0	646 1	51
Moyennes	19 1	34 7	26 9	81 7	215 4	17

Par rapport au mois d'avril, la température a augmenté sensiblement dans l'Isthme, sauf à Colon, où il y a une légère diminution provenant d'un abaissement marqué dans les minima, alors que les maxima ont légèrement augmenté; l'augmentation de Naos vient au contraire d'une augmentation marquée dans les minima, tandis que les maxima sont restés à peu près les mêmes. En somme, l'augmentation de la température dans l'Isthme concorde avec l'état général de l'hémisphère auquel appartient l'Amérique centrale. Les écarts journaliers sont, comme toujours, plus forts dans l'intérieur de l'Isthme que sur les deux côtés.

La température de l'eau de la mer, à Colon, a un peu augmenté, la moyenne étant passée de 23°,2 à 23°,6.

La saison des pluies s'étant franchement établie dès le commencement du mois, l'état hygrométrique et la quantité de pluie ont beaucoup augmenté par rapport au mois d'avril ; il y a eu cependant une petite diminution dans la quantité de pluie tombée à Colon, bien que le nombre des jours pluvieux y ait augmenté considérablement, de 11 à 21. Le mois de mai présente encore cette particularité, qu'il avait déjà présentée les années précédentes, d'une quantité de pluie plus grande à Gamboa qu'à Colon et Naos; suivant l'habitude, c'est à Naos qu'il a plu le moins.

Le Chagres, tout en grossissant continuellement du commencement à la fin du mois, a éprouvé de nombreuses oscillations dans son niveau ; mais deux crues seulement méritent d'être notées. Dans la première, qui a eu lieu du 9, à 8 heures du soir, au 11, à 8 heures du matin, lefleuve, après une première oscillation, est arrivé à une hauteur de 2 m 80 au-dessus de son point de départ du 9 ; il avait baissé déjà de 2 m 20 pour le milieu de la nuit du 11 au 12. Dans sa seconde, qui a eu lieu du 27, à 4 heures du soir, au 28, à 6 heures du matin, le fleuve a monté d'un seul coup de 3m; pour le 28, à 5 heures du soir, il avait baissé de 2 m 10, lorsqu'il s'est remis à monter un peu pour opérer ensuite quelques oscillations. Ces chiffes s'appliquent à la station de Gamboa ; à Bohio-Soldado, la première crue a été un peu moindre, mais la montée de la seconde a été de 3m 50.

Le régime du vent est entièrement celui qui caractérise la saison des pluies; les brises sont généralement faibles et varient en direction. A Colon, on a deux directions dominantes, le Nord et le Sud. A Gamboa, on a presque constamment des calmes le matin et le soir, et assez souvent une brise du Sud-Ouest ou du Nord-Est dans le milieu de la journée. A Naos, on a surtout une brise assez forte du Nord-Ouest le matin et le soir, et une brise faible du Sud-Est dans le milieu de la journée.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum	NIVEAU maximum	AMPLITUDE maximum
Colon.................	—0m 18	0m 30	0m 39
Naos..................	—0 08	5 92	5 43

Ces mouvements sont un peu moins forts que ceux du mois d'avril, ce qui est absolument normal pour le mois de mai. Ils ont eu lieu, à Naos, le 8, soit le lendemain de la pleine lune.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Paiement du 6e coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 6 (de 7 fr. 50) échéant le 15 février 1888, sera payé, à partir du mercredi 15 février 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 048, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas;
Banque d'Escompte;
Comptoir d'Escompte;
Crédit foncier ;
Crédit industriel et commercial;
Crédit Lyonnais;
Société de Dépots et Comptes courants;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

Neuvième Tirage.

Le neuvième tirage des obligations nouvelles (1re série) aura lieu le mercredi 15 février prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,014 obligations qui seront remboursables à dater du 15 mars suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 16 au 30 Janvier 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 795. — Sur deux coupons n° 11, d'obligations 5 0/0. au porteur (échéance du 15 janvier 1888), n°s 32,779 et 216,736.

Opp. 796. — Sur une action au porteur, n° 151,766.

Opp. 797. — Sur onze coupons n° 11, d'obligations 5 0/0 au porteur (échéance du 15 janvier 1888), n°s 19,674, 36,564 à 36,567, 218,094, 133,867 à 133,871.

Opp. 798. — Sur trois coupons n° 1 au porteur d'obligations nouvelles, 2e série (échéance du 15 décembre 1887), n°s 206,193 à 206,195

Opp. 799. — Sur vingt-huit coupons n° 14, d'actions au porteur (échéance du 1er janvier 1888), n°s 111,199 à 111,203, 51,196, 537,788 à 537,797, 542,089 à 542,094, 544,940 à 544,945.

Opp. 800. — Sur trois actions au porteur, n°s 578,229 à 578,231.

Opp. 801. — Sur une Obligation Nouvelle, 2e série, libérée de 175 fr. n° 41,396.

Opp. 802. — Sur une action au porteur, n° 551,175.

Opp. 803. — Sur vingt-six coupons n° 11, d'obligations 5 0/0 au porteur (échéance du 15 janvier 1888), n°s 13,997, 14,085 à 14,087, 21.909, 24,177, 29,290 à 29,299, 39,185, 47,443, 61,410, 77,895, 93,021 à 93,022, 108,981, 228,771, 228,772 et 229,026.

Opp. 804. — Sur quatre coupons n° 11, d'obligations 5 0/0, au porteur (échéance 15 janvier 1888), n°s 47,836 et 128,302 à 128,304, et sur trois coupons n° 6 d'obligations 3 0/0 au porteur (échéance du 15 octobre 1887), n°s 177,001 à 177,003.

Sur quatre coupons n° 14, d'actions au porteur, échéance 1er janvier 1888, n°s 357,593 à 357,596.

Opp. 805. — Sur une Obligation Nouvelle, 1re série au porteur, n° 130,864.

Opp. 806. — Sur neuf coupons d'actions n° 14 au porteur, échéance du 1er janvier 1888, n°s 231,593, 281,017, 372,969, 458,174 à 458,177, 475,884, 476,167.

Opp. 807. — Sur vingt-cinq obligations 4 0/0 au porteur, n°s 314,148 à 314,172.

Opp. 808. — Sur six coupons n° 11, d'obligations 5 0/0 au porteur, échéance du 15 janvier 1888, n°s 190,599 à 190,604.

Opp. 809. — Sur trois actions au porteur, n°s 40,831 à 40,832 et 536,963.

Opp. 810. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire 1re série n° 5,355.

Opp. 811. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur, 2e série, n° 201,479.

MAINLEVÉES

Opp. 529. — Mainlevée partielle sur onze obligations 4 0/0 au porteur, n°s 277,681 à 277,690 et 277,692.

Opp. 551. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire au porteur (1re série), n° 8,036.

Opp. 612. — Mainlevée définitive sur dix obligations 4 0/0 au porteur, n°s 373,419 à 373,427 et 366,581.

Opp. 701. — Sur une action au porteur, n° 554,332.

Opp. 712. — Sur deux Obligations Nouvelles provisoires au porteur (1re série), n°s 171,352 à 171,353.

Opp. 740. — Sur trois Obligations Nouvelles au porteur (1re série), n°s 25,493, 245,630 et 455,562.

Opp. 771. — Sur trois coupons n° 4 (échéance du 15 août 1887) et trois coupons n° 5 (échéance du 15 novembre 1887) d'Obligations Nouvelles au porteur (1re série), n°s 104,292 à 104,294.

Opp. 782. — Sur trente-cinq actions au porteur, n°s 137,743 à 137,750, 137,756 à 137,761, 262,982 à 263,001, 263,060.

Opp. 787. — Sur un coupon n° 13 d'action au porteur (échéance du 1er juillet 1887), n° 330,815.

Opp. 791. — Sur deux Obligations Nouvelles au porteur (1re série), n°s 216,023 et 216,024, et sur deux Obligations Nouvelles au porteur (2e série), n°s 207,935 et 207,936.

Opp. 794. — Sur quatre actions au porteur, n°s 404,125 115,422, 124,468 et 264,614.

ERRATUM

Dans le bulletin du 16 janvier 1888, la liste des Obligations Nouvelles (2e série) amorties au troisième tirage porte par erreur les numéros 256,534 et 333,087 comme étant sortis à ce tirage. Ce sont les numéros 256,554 et 333,387 qui doivent être lus.

Opp. 723. — Lire sur 2 certificats d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série) n°s 2,273 pour une obligation et 2,274 pour une obligation.

Au lieu de :

Sur deux certificats d'inscription nominative d'actions, etc...

PHOTOGRAPHIES DES TRAVAUX

Nous croyons devoir signaler que M. Blanc, photographe, à la suite d'un nouveau séjour dans l'Isthme, a recueilli une seconde série de vues, prises le long du Canal, sur toute la ligne, entre Colon et Panama.

Cette intéressante collection, terminée au mois de mai 1887, — et dont une partie a été exposée le jour de l'Assemblée générale des actionnaires dans le local de leur réunion, — est la reproduction la plus saisissante de l'état des travaux, des divers types d'appareils en fonctionnement, de l'aspect des chantiers et des stations, etc.

Un certain nombre d'actionnaires nous ayant demandé le prix de cette collection, nous publions l'extrait ci-dessous du catalogue et du tarif de M. A. Blanc :

L'ouvrage complet (200 vue rognées 0.22 sur 0,28) contenues dans deux albums riches avec carte photographiée au $\frac{1}{60\,000}$	650 fr.	»
Album de 100 vues	340	»
— de 50 vues	170	»
— de 26 vues	80	»
Les 200 vues sur feuilles volantes, c'est-à-dire non montées sur bristol	350	»
Les mêmes montées sur bristol	450	»
Par douzaine non montées sur bristol	21	»
L'une — — —	1	75
Par douzaine montées sur bristol	27	»
L'une — —	2	50

La série de ces photographies est divisée en groupes correspondant à chacune des sections du Canal, au choix des acheteurs.

Les photographies sont en vente : chez M. Blanc, photographe, boulevard Garibaldi, 59, et chez le Concierge de la Compagnie, rue Caumartin, 46, à Paris.

Le Gérant : POURIER.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 16 AU 31 JANVIER 1888

DATES — Janv.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
		AU COMPTANT Jouis. janvier 1888	A TERME Jouis. janvier 1888	5 P. 100 Jouiss. 15 janv. 88	3 P. 100 Jouis. 15 oct. 87	4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 déc. 1887	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1887	250 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 2 janv. 88
16	2170	307.50 306.25 305 303.75 305 303.75 302 50	en liq.: 307.50 au 31: 303.75	260 265	165 50 166 165.25	208 207 210 212	370 368 365 370	372.50 370 375	342 50 335	354 350
17	2150 2155 2160 2165 2170 2175	305 303.75 305 306 25	en liq.: .... au 31: 302.50	260 261 261.25 262 263.75 265	166 167.50 168	212 212.50 213 214	373.75 372.5 375 374 375	375 376.25 377.50 378.75	»	353.75 352.50
18	2178.75	305 306.25 307.50 306.25	en liq.: .. au 31: 302.5	268.75 269 269 75 270 268.75 268	168 168.5 169 170 16	212 214	375 374.75	377.50 378.75 380	335	351 350 355
19	2180 2170	306.25 305 306.25 307.50	en liq.: ... au 31: 303 75	265	167 167.50 168	215 216 217	375 375.50 376 376.50 377	375 378.75	335 340	353.75 353 355
20	2177.50 2150 2100 2120	287.50 285 283.25 287 50 285 283.75 282.50 281.25 280 282.50 281.25 282.5 283.75 285	en liq.: ... au 31: 281.25	250 245 235 237 238 24[illegible] 250	165 164 160 164 165	210 208 207 209.75	370 367 365 367 370	371 25 371 370 365 370	»	353.75 352 50 348 350 352.50
21	2125 2100 2090 2100	282 50 281.25 280 278.75 28[illegible] 281 25 2[illegible]2 50 281.25 8[illegible] 281.25 282.50	en liq.: ... au 31, 280	250 245 250 247 50	160 159 15 157.50 157	202.50 202 201 200	367.75 365 364 365 363 362	365 362.50 36[illegible].2[illegible] 360 358.75 357 50 360 362 50	335 333.75 332	250 352.50 346 345 343 342 342.25
23	2000 2015 2[illegible]0	2[illegible]0 277 50 276.2[illegible] 278.75 27[illegible].50 276.25 277.50 278.75	en liq.: ... au 31, 277.50	245 240 235 234 233 238.75 235 237.50	155 150 1[illegible]2.50 151 155	200 195 190 195 191 190 195	350 349 347.50 350	350 352 50 353.75 350	325 320 315	340 335 332.50
24	2 0[illegible] 2010 2015 2020	280 282.50 281.25 [illegible]82 50 283.75 285 287.50 288.7 28[illegible].25 285 287.50 288.7 287 50.286.2[illegible]	en liq.: .. au 31, 278.75	235 232.50 230 235 2[illegible]8 230 240	150 153 155 157 155	190 191 194 195 196 193 192.50 193	350 355 3[illegible]6.25	350 3[illegible]3 75 355 356 357	315 310	[illegible]32 330 335 337 338 339 340 342 343 344 345 346
25	2050 2075	300 301 25 302 50 300 298.75 297.50 298.75 300 301 25 302 5 301 25	en liq. . ... au 31, 300	250 245	160 165 162 50 165 164	200 201 20[illegible] 205 203 2[illegible]4	360 362 362 50 365 362 50 360 362.50 365	360 365 360 [illegible]65	320 325 320	345 347 50 343.75 342.50
26	2[illegible]75 2100 2090	300 298.75 297.50 296.25 295 293.75 295 296 25 297.50 296.25	en liq.: ... au 31, 297.5[illegible]	250 355 250 248.50	164 163 162 50 163 164	200 201.50 202 202.50	365 364 363 364 25 365 365.50 367 368	365 368	332 323 324	335 340 341.25 342
27	2100 2095 2090	293.75 292.50 290 288.75 287 50 290 292.50 291 25 292.50 293 75	en liq.: ... au 31, 290	245 247 50 248 250	160 161.25	200 200.50	365 366.25	369 368 365	330 320 330	347 345 340
28	2075 2085 2075 2080 2085	290 288.75 287.50 288.75 290 291 25 292.50 293 75 292.50 291.25	en liq.: ... au 31, 286.25	245	160 161	200 202 202.50 203	367 365	361 360 361 363	325 320 3[illegible]8.75 320	337 50 338
30	2095 2075	293.75 295 [illegible]96.25 297 50 293.25 2[illegible]5	en liq.: ... au 31, 296.2[illegible]	247.50 249.50 250	161 161.25 160.75 160 50 161.25	204 203 200	365 364 363 364 365	360 360 25	315 320 318.75 320	342.50 340 339 50
31	2075 2065 2050 2060	295 296.25 293 75 296.25	en liq.: ... au 31, 296.25	250 247 245 242	158 157 155 153 152 155 153.50	200 200 25 200.50 199 198 197 50	360 360 25 360.50 360	361 361 25 361.50 360	320 315	338 340 337.50

9e Année. — Numéro 203 *bis*. Jeudi 9 Février 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

L'ASSEMBLÉE DU 1er MARS

Le chiffre élevé des actions déposées en vue de l'assemblée du 1er mars faisant prévoir la présence d'un nombre d'actionnaires beaucoup plus considérable que dans les réunions précédentes, la salle ordinairement adoptée ne serait pas suffisante.

En conséquence, l'assemblée du 1er mars se tiendra à deux heures très précises au Cirque des Champs-Elysées (Cirque d'Eté), Carré Marigny.

LA PÉTITION

Avis

Un grand nombre de nos lecteurs habitant loin des villes où la Compagnie a des correspondants, nous ont fait connaître l'impossibilité où ils se trouvent de se rendre chez le Correspondant pour signer et faire signer la pétition.

Répondant au désir qui nous a été exprimé, nous joignons, à ce numéro du Bulletin, *un exemplaire de ce document.*

Chacun de nos lecteurs peut signer cette pétition et la faire signer par toutes les personnes qu'il connaît « intéressées dans l'exécution du Canal de Panama ».

Renvoi de la Pétition à M. Ferdinand de Lesseps

Pour renvoyer la pétition, après qu'elle aura été signée, il suffira de la mettre sous enveloppe *non fermée*, avec l'inscription «*papiers d'affaires*» et en affranchissant avec un timbre-poste de *cinq centimes*.

Adresser le pli à M. Ferdinand de Lesseps, rue Caumartin, n° 46, à Paris.

LE CUBE

Nous avons publié dans notre numéro ordinaire du 2 février l'avis suivant :

Ce numéro du Bulletin *étant rempli, — bien que double du numéro ordinaire, — par les lettres et documents que M. Ferdinand de Lesseps vient d'adresser à ses coassociés, et par les extraits de journaux montrant l'unanimité avec laquelle la presse vraiment française a accueilli cette publication, la place nous manque pour donner d'autres renseignements.*

Nous publierons le 9 février un numéro extraordinaire spécialement consacré aux travaux.

Nos lecteurs verront que, contrairement à l'affirmation de certains adversaires, non seulement les travaux n'ont pas été suspendus, mais qu'au contraire ils donnent des résultats importants.

Nous avons donné régulièrement, dans le *Bulletin*, jusqu'au mois d'octobre, le relevé mensuel du cube extrait dans l'isthme, chantier par chantier. Le total obtenu pour les neuf premiers mois de l'année 1887 avait été de 9.876.000 mètres cubes.

Vers le mois d'octobre, le président de la Compagnie ayant suivi avec M. Eiffel les dernières négociations pour l'exécution des ouvrages d'art

destinés à ouvrir entre les deux Océans, en 1890, le passage à la grande navigation, des pourparlers eurent lieu, nécessairement, avec les divers entrepreneurs, pour les modifications de contrats qui devaient résulter de la simplification apportée aux travaux de creusement du Canal.

Le directeur général des travaux, M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Jacquier, l'ingénieur en chef de la Compagnie, M. l'ingénieur des ponts et chaussées Hutin, se trouvaient à Paris avec les ingénieurs et les entrepreneurs des travaux. M. l'ingénieur des ponts et chaussées Nouailhac-Pioch dirigeait les travaux dans l'isthme.

Pendant que ces négociations et pourparlers se suivaient à Paris, toutes les dispositions étaient prises dans l'Isthme pour qu'aussitôt après la signature des engagements nouveaux, sans aucun retard, M. Eiffel pût prendre possession des points où ses agents devaient exécuter les travaux d'art qui allaient lui être confiés.

Le 15 novembre, M. Ferdinand de Lesseps écrivait à M. Rouvier, président du Conseil, ministre des Finances, la lettre que nous avons publiée dans notre dernier numéro, et qui contenait le passage suivant :

« La haute Commission consultative des tra-
« vaux ayant été convoquée, les deux questions
« suivantes lui furent posées :

« *A.* — Est-il possible d'établir dans le massif central un « bief supérieur qui permettrait de continuer les travaux du « Canal à niveau en appliquant au creusement de cette par- « tie les procédés de dragage ?

« *B.* — Sera-t-il possible, dès que ces dispositions seront « réalisées, et sans interrompre les travaux d'appro- « fondissement, d'ouvrir l'exploitation maritime entre les « deux Océans ? »

« En séance plénière, la Commission répondit « affirmativement, *et à l'unanimité*, aux deux ques- « tions posées.

« Cette approbation ne laisse plus à extraire « que 40 millions de mètres cubes, dont 10 mil- « lions de terrains durs et 30 millions de terrains « dragables.

« Ces extractions réduites étant matériellement « assurées, nous confiâmes à M. Eiffel, dont la « science d'ingénieur aussi précise que hardie et « les grands travaux métallurgiques ont consacré « la réputation, — et en lui imposant l'obligation « de s'adresser à l'industrie française, exclusive- « ment, pour la fourniture des matières et tous « autres concours, — le soin de nous présenter un « contrat d'exécution des travaux d'art.

« *Ce matin*, M. Eiffel a pris l'engagement d'exé- « cuter ces travaux, à ses risques et périls, dans « les délais et aux conditions voulues par la Com- « pagnie.

« Il appartient maintenant au seul Gouverne- « ment de la République, — puisque la loi fran- « çaise nous oblige à lui adresser notre requête, « — d'assurer définitivement l'exécution de notre « programme, en autorisant la Compagnie univer- « selle du Canal interocéanique à émettre des « obligations à lots. »

Le 15 novembre, en conséquence, M. Eiffel signait son contrat avec la Compagnie, et les divers entrepreneurs de l'Isthme souscrivaient ensuite, successivement, aux modifications proposées.

Les adversaires de la Compagnie pensaient que de telles négociations ayant nécessité la présence, à Paris, des ingénieurs de la Compagnie et des entrepreneurs assistés de leurs conseils techniques ; que les préparatifs ordonnés pour la mise en train immédiate du programme nouveau arrêté ; que la prise de possession par les agents de M. Eiffel des points où les travaux d'art devaient être exécutés ; qu'enfin, l'importance extraordinaire de l'application du nouveau programme technique, nuiraient à la marche ordinaire des travaux, au creusement du Canal, — d'autant que ces préparatifs extraordinaires se faisaient en pleine mauvaise saison, c'est-à-dire à une époque où le rendement des chantiers est toujours amoindri, — les adversaires, disons-nous, comptaient bien profiter de cette situation pour attaquer la Compagnie.

D'autre part, la nature même des négociations délicates à suivre avec les divers entrepreneurs obligeait la Compagnie à se maintenir dans une extrême réserve relativement à la marche des travaux.

Les adversaires de l'entreprise, donc, abusant à leur profit de cette situation exceptionnelle, n'ont cessé d'affirmer, sous toutes les formes, que les travaux « étaient suspendus dans l'isthme »...

Tous les engagements nouveaux, — et sans exception, — ayant été pris par les entrepreneurs, la Compagnie n'est plus obligée au silence, et l'administration est en mesure d'infliger un démenti catégorique aux adversaires qui ont affirmé la suspension des travaux.

Les travaux, depuis octobre, n'ont pas été suspendus un seul jour pendant la période très compliquée, très difficile, — de trois mois, — qui vient d'être passée.

Malgré l'éloignement forcé du directeur général des travaux, des principaux entrepreneurs, des ingénieurs des ponts et chaussées leurs conseils techniques ; malgré la mauvaise saison, les pluies continuelles, les intempéries de toutes sortes ; malgré les incertitudes des négociations poursuivies à Paris, malgré enfin les *impedimenta* des préparatifs ordonnés pour la mise en train immédiate du nouveau programme, *le cube* obtenu pendant les trois derniers mois de l'année, a atteint le chiffre de *deux millions cinq cent trente et un mille mètres cubes.*

Voilà comment les travaux dans l'isthme ont été suspendus !

Et nos lecteurs jugeront, par cet exemple, de la valeur des attaques dont la Compagnie est assaillie, de la bonne foi des adversaires de l'entreprise, de leur justice envers les ingénieurs, les tra-

vailleurs de tout ordre, les ouvriers qui, là-bas, dans l'isthme, luttent pour la gloire et le profit de leur patrie !

LE CANAL ET SON AVENIR

Le *Nineteenth Century*, une des revues anglaises qui figure au premier rang parmi les organes du parti libéral et dont M. Gladstone et sir Charles Dilke, entre autres, sont des collaborateurs réguliers, a reproduit un travail de M. J. Stephen Jeans, intitulé *D'un Océan à l'autre Océan.*

Le collaborateur du *Nineteenth Century* constate d'abord que « le canal admettra un trafic de 20 millions de tonnes ».

Et il appuie cette appréciation d'éléments « sur le commerce interocéanique » qui corroborent tous les calculs présentés par les statisticiens des divers pays.

Quel peut être actuellement, dit-il, le total du commerce qui passe par la voie du cap Horn, nous ne pouvons le dire d'une façon certaine, mais il doit être très considérable.

L'Inde seule a maintenant 7,250,000 tonnes de chargement entrant et sortant annuellement de ses ports. L'Australie a environ 16,000,000 de tonnes; Hong-Kong, 7,000,000, et les établissements du détroit de Malacca environ 7,000,000. Nos possessions indiennes et coloniales en Orient ont donc ensemble, chaque année, de 37 à 40,000,000 de tonnes de chargement entrant et sortant, dont la presque totalité en provenance ou en destination du Royaume-Uni.

La rapidité du développement de ce commerce a été son trait caractéristique le plus frappant. Depuis 1872, les importations et les exportations de nos colonies australiennes ont à peu près doublé. Celles des établissements du détroit de Malacca et de l'Inde se sont accrues de plus de 60 pour cent.

Abaissez le prix des transports, augmentez les facilités, et il est impossible de prévoir les limites ou la rapidité du développement du commerce qui peut s'établir et être ouvert.

Ces données, sur l'importance desquelles il est inutile d'insister, amènent M. J. Stephen-Jeans aux conclusions suivantes :

L'ouverture de ces territoires et le développement de leurs relations avec le reste du monde seront infiniment plus près de leur réalisation, dès que le voyage autour du cap Horn ne sera plus nécessaire pour les approcher par mer.

S'il nous était donné de tirer l'horoscope de l'avenir, nous pourrions presque rester frappés de stupeur des vastes changements que ses flancs peuvent contenir comme résultats féconds de l'accomplissement du Canal de Panama.

L'EXÉCUTION DU CANAL
et son Exploitation

Une intéressante étude sur les travaux du Canal de Panama a paru dans la *Revue Scientifique* du 14 janvier.

L'auteur, M. Georges Petit, a examiné les modifications apportées au programme primitif, en vue de l'ouverture au trafic, en 1890, de la voie entre les deux Océans.

Après un exposé de l'état actuel d'avancement sur tous les chantiers, l'écrivain, constatant que le résultat final de la lutte contre les obstacles matériels du massif central « n'est pas douteux », donne les détails suivants sur les mesures prises pour assurer l'exécution définitive dans le délai prévu :

Dans l'hypothèse d'un canal à écluses remplaçant le canal à niveau, le tracé primitif se trouve, en quelques points, légèrement dévié de son axe ; mais il utilise d'une façon complète les travaux déjà exécutés, et la modification essentielle ne commence qu'au point kilométrique 22,7 à partir de l'Atlantique.

M. Georges Petit expose ensuite le résultat immédiat du programme modifié :

Cette combinaison permet de réaliser sur le parcours et la section de cette partie du canal une très forte diminution des déblais à exécuter immédiatement.

Le rédacteur de la *Revue Scientifique* indique les moyens prévus pour l'aménagement des eaux et l'alimentation du Canal éclusé, au moyen de la construction de barrages destinés à capter les eaux des bassins du Chagres, de l'Obispo et du Rio Grande, et à régulariser le débit de ces rivières. Il fait ressortir comme suit les conséquences de la solution adoptée par la Compagnie :

En ce qui concerne le point de vue économique de la solution provisoire adoptée avec le concours de M. Eiffel, pour les travaux d'art, elle se résume par les chiffres suivants: Le projet du canal à niveau, tel qu'il a été conçu à l'origine, nécessitait, pour son achèvement complet, l'enlèvement de 105 millions de mètres cubes de terrassements; le creusement du canal à écluses, comme nous venons de le décrire, réduit le chiffre des terres à enlever à 40 millions de mètres cubes; c'est donc une diminution immédiate de 65 millions de mètres cubes...

L'emploi des écluses, nous le répétons, n'est que provisoire ; il n'arrêtera pas les travaux commencés en vue d'exécuter le Canal à niveau ; mais il permettra de toucher à la réalité et de donner la confiance en assurant un commencement de trafic dans un délai très rapproché ; il permettra aussi de concentrer, à un moment donné, tous les efforts disponibles sur le point offrant la résistance la plus grande.

M. Georges Petit conclut son excellente étude par des considérations dont nos lecteurs apprécieront la portée :

La grande œuvre humanitaire à laquelle Ferdinand de Lesseps a attaché son nom subit en somme, à l'heure où nous écrivons, une évolution importante qui doit donner de sérieux résultats, car elle est logique et rationnelle. Il convient de le reconnaître avec bonne foi et bienveillance. En souvenir de l'œuvre immortelle du Canal de Suez, n'attachons que peu d'importance aux pronostics fâcheux des prophètes de malheur du Canal de Panama, toujours intéressés à entraver les œuvres puissantes, dont ils sont malheureusement le fléau obligatoire et retardateur. Peut-on

oublier que c'est encore la France, dans ses jours de tristesse, de deuil et de souffrance, qui aura projeté ce beau travail et que c'est l'humanité tout entière qui en profitera !

Le journal *Le Génie civil* a fait dans son numéro du 21 janvier un examen détaillé des travaux du Canal d'après le projet primitif et d'après le projet actuellement modifié. L'exposé de notre confrère est accompagné d'une série de gravures d'après les photographies les plus récentes prises dans l'isthme, donnant la situation actuelle, exacte, des chantiers et des puissants moyens d'extraction employés.

Nous devons à la courtoisie du *Génie civil* de pouvoir reproduire ci-après les deux principales vues qu'il a publiées: l'une, de San Pablo, au commencement du massif central, l'autre, de Tavernilla, qui précède immédiatement, du côté de Colon, la partie montagneuse.



Détail d'un chantier au kilomètre 36.350 (San Pablo).

De la description de l'état des travaux dans les cinq divisions techniques entre lesquelles sont répartis tous les chantiers de la ligne, nous extrayons ce qui suit relativement aux sections de Tavernilla et de San Pablo :

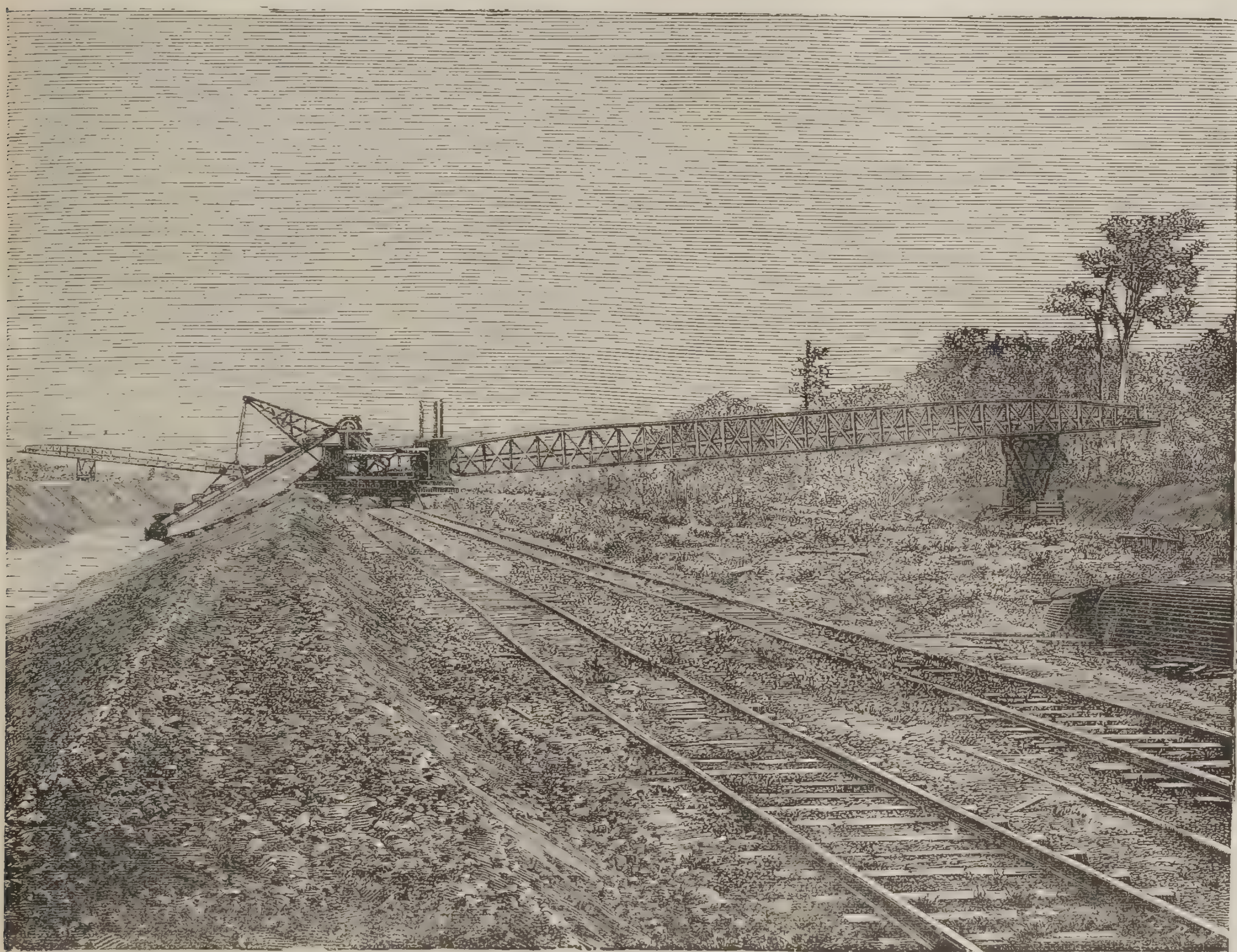
Au kilomètre 33 nous entrons dans le chantier de Tavernilla, situé dans une plaine, à 12 mètres au-dessus du plan d'eau du canal.

Les excavateurs, dont nos entrepreneurs ont merveilleusement appris à se servir, sont en quelque sorte la grosse artillerie de cette guerre de siège contre la nature. Chacun d'eux équivaut à une véritable armée de travailleurs ; disposés méthodiquement en batterie, ils effondrent le terrain par une marche de flanc d'ensemble d'une puissance irrésistible. Le matériel Decauville, avec ses excellents et résistants petits wagonnets est, dans ce système, l'artillerie de campa-

gne : souple et mobile, il suit les sinuosités du terrain, prépare l'emplacement des excavateurs et achève leur œuvre. Ces deux moyens d'action mécaniques s'appuient l'un sur l'autre et se complètent. On sait maintenant les utiliser avec précision et en tirer tout le rendement possible. On peut se figurer, d'ailleurs, combien l'emploi de ces machines est indispensable sous un climat qui réduit dans une forte proportion l'effet des forces humaines. L'homme exerce surtout, dans leur usage, ses facultés de direction et de régularisation, mais le gros œuvre s'effectue mécaniquement, dans des conditions à la fois économiques et faciles à soumettre d'avance au calcul.

Après avoir indiqué ce qui a été exécuté jusqu'ici sur tout le parcours du Canal, le *Génie civil* apprécie les conséquences de la solution provisoire adoptée :

Le Canal à niveau, dit-il, c'est le but souhaitable et final ; le Canal à écluses, c'est la solution immédiate et pratique.



Tavernilla. — Transporteur au kilomètre 31, vers Colon.

Ce résumé général sur les travaux du Canal se termine ainsi :

Les questions de probabilité du transit, de déversement des courants commerciaux dans la voie ouverte, ne sont pas du cadre de ce travail et, d'ailleurs, l'histoire du Canal de Suez répond aux pronostics fâcheux que l'on émet toujours, pour des raisons diverses, lorsqu'il s'agit d'œuvres de cette importance financière. Ce qui importe à l'ingénieur, à l'entrepreneur, c'est de connaître exactement le théâtre d'une lutte aussi imposante contre la nature, c'est de connaître les moyens d'action mis en jeu et de s'inspirer pour l'avenir des procédés employés pour triompher de difficultés sans précédent. Cette tâche est éminemment intéressante et dégagée de toutes préoccupations malsaines ; elle intéressera même le public en général, car ceux mêmes qui ne participent à ce grand combat humain ni par leurs capitaux, ni par leur science, comprennent qu'il y a là quelque chose de grand et d'émouvant qui marquera dans ce siècle.

M. Max de Nansouty a donné, dans *La Nature* du 21 janvier, un aperçu historique des travaux.

Le récit des différentes phases d'exécution de l'entreprise s'arrête à l'application du système provisoire d'écluses qui, tout en permettant la continuation du creusement du Canal définitif, aura pour résultat l'organisation immédiate du transit et, conséquemment, l'ouverture de la période fructueuse de l'exploitation.

NOMS	PRÉNOMS	ADRESSES

9e Année. — Numéro 204. Jeudi 16 Février 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

L'ASSEMBLÉE DU 1er MARS

Le chiffre élevé des actions déposées en vue de l'assemblée du 1er mars faisant prévoir la présence d'un nombre d'actionnaires beaucoup plus considérable que dans les réunions précédentes, la salle ordinairement adoptée ne serait pas suffisante.

En conséquence, l'assemblée du 1er mars se tiendra à deux heures très précises au **Cirque des Champs-Elysées** (Cirque d'Eté), **Carré Marigny.**

LA PÉTITION

Les informations qui nous parviennent de province indiquent que les porteurs de titres ont compris l'importance du pétitionnement provoqué par M. Ferdinand de Lesseps : les signatures arrivent par milliers ; toutes les personnes intéressées à l'entreprise tiennent à émettre le vœu qu'un débat public devant les Chambres vienne faire justice des calomnies et des manœuvres odieuses accumulées dans ces derniers temps ; elles ne se contentent pas de signer chez les Correspondants : — Dans un grand nombre de petites villes et de villages, des Actionnaires ou des Obligataires ont pris l'initiative du pétitionnement et ont recueilli les signatures de leurs co-associés ; d'autres, n'ayant pas de formules à leur disposition, ont rédigé des adresses collectives aux sénateurs et députés de leur département et les ont fait parvenir au siège de la Compagnie.

Nous rappelons aux Fondateurs, Actionnaires et Obligataires de la Compagnie, à toutes les personnes intéressées au succès de l'entreprise, qu'ils peuvent demander, au siège de la Compagnie, des formules de pétition qui leur seront immédiatement adressées.

Ils peuvent également les remplacer par des lettres collectives ainsi conçues :

Les soussignés adhèrent à la Pétition envoyée aux Sénateurs et Députés du département de................., par les Fondateurs, Actionnaires et Obligataires de la Compagnie du Canal de Panama.

(*Signatures et adresses à la suite.*)

Renvoi de la Pétition à M. Ferdinand de Lesseps

Pour renvoyer la pétition, après qu'elle aura été signée, il suffira de la mettre sous enveloppe *non fermée*, avec l'inscription « *papiers d'affaires* » et en affranchissant avec un timbre-poste de *cinq centimes*.

Les lettres collectives *manuscrites* devront être affranchies avec un timbre de *quinze centimes*.

Adresser le pli à M. Ferdinand de Lesseps, rue Caumartin, n° 46, à Paris.

LE CUBE DE JANVIER

Une dépêche télégraphique parvenue à l'Administration fait connaître que le cube obtenu en

anvier a été de *un million cent dix-neuf m il mètres.*

UN VŒU

La Société d'économie politique de Bordeaux a voté la motion suivante :

Considérant, au point de vue du développement des relations commerciales, l'utilité du canal de Panama et la nécessité de son ouverture à la navigation dans le plus bref délai possible ;

Considérant, en outre, l'importance des capitaux français engagés dans l'entreprise ;

La Société émet le vœu que le gouvernement, sans engager les finances de l'Etat, en facilite par tous les moyens en son pouvoir le prompt achèvement.

UNE PLAINTE

au Procureur de la République.

A maintes reprises, nous avons mis en garde nos lecteurs contre les manœuvres des adversaires du Canal de Panama.

Nous signalions, dans le dernier numéro du *Bulletin*, l'odieux moyen employé par des spéculateurs, la nouvelle fausse qui avait été répandue à la Bourse de Paris, le 1er février dernier, d'une prétendue chute « grave » de M. Ferdinand de Lesseps.

Le dernier numéro de la *Revue-Gazette* a publié à ce sujet les lignes suivantes :

Au moment même où nous écrivons, le rapporteur d'une Commission spéciale va soumettre au Parlement une loi nouvelle destinée, suivant les intentions du législateur, à mettre un frein à l'audace des publicistes faisant « crier sur la voie publique », par de malheureux colporteurs, la calomnie et la diffamation.

Nous avons déjà expliqué à nos lecteurs comment le premier entrepreneur de chantage venu peut, *sans courir aucun risque*, imprimer, publier, colporter et crier partout l'accusation la plus outrageante contre M. Ferdinand de Lesseps : la loi donne ce droit à l'entrepreneur de chantage. — Par contre, si M. Ferdinand de Lesseps écrit n'importe où, fait imprimer cette simple ligne, absolument, rigoureusement vraie : « L'auteur de cette calomnie répandue et criée sur la voie publique, qui se nomme X...., a été condamné comme escroc, et pour délit de chantage, tel jour, il y a à peine quelques semaines, » — l'entrepreneur de chantage, bien que le fait soit vrai, obtiendra une condamnation contre M. Ferdinand de Lesseps. La loi ne donne pas le droit à M. Ferdinand de Lesseps de dire la vérité.

Voici maintenant un exemple nouveau :

Le 1er février dernier, ayant besoin d'une baisse à la Bourse, les spéculateurs engagés contre la Compagnie de Panama ont eu l'idée de répandre le bruit d'une chute, puis de la mort de M. Ferdinand de Lesseps.

Nous laissons la parole à un de nos confrères, le rédacteur du *Petit Moniteur universel*, qui a pu se procurer deux *documents...*

« Dans la lutte qu'il soutient avec tant d'énergie contre « les adversaires de l'entreprise de Panama, M. Ferdinand « de Lesseps, dit le *Petit Moniteur universel*, n'a cessé de « signaler les manœuvres déloyales et les attaques calomnieuses auxquelles ils avaient recours. Ils ont protesté et il « a fallu pour leur clore la bouche, qu'une condamnation « prononcée en police correctionnelle contre deux maîtres « chanteurs, vînt démontrer la véracité des allégations de « M. de Lesseps. Ce procès, en effet, a fourni, à l'appui de « ses allégations, des preuves indéniables. Mais en voici une « autre qui achèvera de faire la lumière sur les procédés « des spéculateurs qui cherchent à provoquer la baisse sur « les actions de Panama.

« On se souvient que mercredi dernier 1er février, le bruit « se répandit à la Bourse que M. de Lesseps venait de se « casser la jambe. Ce bruit ne tarda pas à être démenti ; « mais il s'était assez vite accrédité pour peser sur les cours.

« Or, ce jour-là, un de nos amis, banquier à Paris, reçut « en Bourse un peu après l'ouverture un « petit bleu » dont « il lui fut impossible de déchiffrer la signature et qui con- « tenait ce qui suit :

« *Paris, ce 1er, 11 h. 1/4.*

« *Apprends à l'instant officiellement que Ferdi-* « *nand de Lesseps, blessé grièvement, tombant sur la* « *chaussée, peut mettre jours en danger.*

« *Donne ce renseignement comme pouvant vous* « *être utile.*

« *Et vous salue.* »

(*Signature illisible.*)

« Notre ami se demandait s'il devait ajouter foi à « cette nouvelle rédigée, comme on peut le voir, en « charabia, quand, un peu plus tard, un second télégramme « lui parvint. Celui-là, écrit sur le papier de l'administration « des postes et télégraphes, avait été déposé au bureau de « la rue de Choiseul. Il portait la signature et l'adresse de « l'envoyeur et était ainsi conçu :

« *X..., banquier, Bourse, Paris.*

« *Confirme carte-télégramme. Chute mortelle. Est* « *à l'agonie.*

« *Boudet, 15, rue Laffitte* »

« Le destinataire envoya aussitôt rue Laffitte au numéro dé- « signé ; le sieur Boudet y était parfaitement inconnu.

« Inutile de dire que nous tenons à la disposition de qui « voudra les connaître les deux télégrammes et le nom du « très honorable banquier à qui ils étaient adressés. »

La *fausse signature* écrite au bas de la dépêche dont l'original est aux mains du banquier réceptionnaire, est le nom du Secrétaire général de la Compagnie de Panama. Voilà donc un faux caractérisé, une manœuvre abominable, et suivie d'effet, puisque pendant un quart d'heure les spéculateurs à la baisse ont obtenu une dépréciation des actions de Panama favorable à leurs opérations.

Les fausses dépêches envoyées sont bien celles dont le *Petit Moniteur universel* a donné le texte. La fausse signature du secrétaire général de la Compagnie du Canal de Panama est au bas des deux dépêches, peu lisible dans la première, très nettement écrite dans la seconde.

Le banquier qui a reçu ces télégrammes, justement indigné, en a remis les originaux à l'admi-

nistration de la Compagnie, qui a aussitôt formulé une plainte au Procureur de la République en lui transmettant les pièces.

LES TRAVAUX EN 1887

Le *Star and Herald* de Panama, arrivé par le dernier courrier de l'Isthme, contient les lignes suivantes sur les travaux exécutés pendant l'exercice écoulé :

Nous pouvons dire sans crainte que l'année qui vient de s'écouler est la plus importante et décisive pour l'exécution des travaux du Canal.

Les travaux exécutés dans le courant de 1887 sont déjà d'une grande importance. Ainsi, du côté de Colon, près de 20 kilomètres de chenal sont presque exécutés. La cale sèche est terminée. Du kilomètre 26 au 44, en dehors des terrassements exécutés au chenal et aux dérivations, il y a six dragues de 180 chevaux qui flottent à Tavernilla et à Gorgona, deux autres seront bientôt lancées à Tavernilla et San Pablo, 10 dragues légères viennent d'arriver, et avant quatre mois toutes ces dragues seront en marche sur le parcours que nous venons de citer. Du 44 au 53 un matériel considérable a été monté et pourra en saison sèche exécuter un cube notable. Du 53 au 57 on constate avec plaisir les grands travaux exécutés avec succès. Du kilomètre 57 à 75 le chenal de la Boca a été ouvert et de nouvelles dragues travaillent dans le manglar.

Le rédacteur du *Star and Herald* apprécie ensuite les avantages qui résulteront du nouveau programme d'exécution pour le prompt achèvement du Canal :

Ce qui donne la marque a l'année écoulée, ajoute le *Star and Herald*, c'est surtout la décision prise par M. de Lesseps d'exécuter d'abord le Canal à écluses. Cette décision a été prise surtout en considération des intérêts considérables que la compagnie du Canal doit servir et par conséquent elle doit ouvrir le passage le plus rapidement possible pour s'assurer des revenus. Aussi, l'ouverture en 1890 a été décidée par suite des études les plus sérieuses. Entre les kilomètres 22 et 62 le cube a été réduit d'une façon très considérable puisque à la Culebra on passe à la côte 39. Ce nouveau projet permet sans aucun doute l'exécution de tous les travaux et l'ouverture en 1890.

Il termine ainsi :

L'arrivée dans l'Isthme du représentant de M. Eiffel et des entrepreneurs de travaux préparatoires pour les écluses nous confirme dans notre opinion, et nous pouvons affirmer à la gloire de la France et pour le bien du monde entier que le canal interocéanique sera ouvert à la date fixée et que le nom de Lesseps restera gravé à jamais dans tout cœur américain.

LE PÉTITIONNEMENT
pour les Obligations à lots.

Le 27 novembre 1887, au moment où M. Ferdinand de Lesseps venait d'écrire à M. Rouvier, ministre des finances, président du Conseil, la lettre par laquelle il demandait, pour les actionnaires du Canal de Panama, l'autorisation d'émettre des obligations à lots, M. A. Neymarck publiait dans son journal, *le Rentier*, un article dont nous placerons aujourd'hui quelques extraits sous les yeux de nos lecteurs, et sans commentaires :

La nécessité des Obligations à lots.

Cette mesure constitue la nouvelle opération financière dont nous faisions ressortir la nécessité il y a deux mois déjà, « l'acte d'énergie » capable de mettre un terme aux difficultés présentes de l'œuvre de la Compagnie, de ramener l'entreprise à l'état de crédit où elle se trouvait avant 1885.

Après la démarche de M. Ferdinand de Lesseps, la situation est très nette et ne comporte aucune obscurité, aucune équivoque.

La Compagnie du Panama a besoin d'environ 600 millions pour terminer, dans les premiers mois de 1890, un canal à écluses qui permettra le passage d'une mer à l'autre en attendant l'établissement, sur tout le parcours, du canal à niveau qui serait achevé, dans les conditions primitivement fixées, au moyen d'une partie des bénéfices du trafic, ainsi que cela a été fait pour le canal de Suez.

Pour pouvoir faire appel au crédit dans des conditions qui ne soient pas trop onéreuses, et pour ne pas surcharger le capital consacré aux travaux dans des proportions qui l'obligeraient à dépasser considérablement ce chiffre de 600 millions à raison du service des intérêts, elle a besoin de recourir à la forme d'emprunts à lots, et elle réclame l'autorisation législative nécessaire pour la création de titres de cette espèce.

Le sort de l'entreprise et celui des valeurs du Panama déjà émises — actions et obligations — repose sur cette combinaison.

Avec l'autorisation d'émettre des obligations à lots, la Compagnie pourra, sans nul doute, obtenir, au fur et à mesure de ses besoins, les capitaux nécessaires, à des condition d'intérêt normales, l'expérience ayant démontré que l'attrait des lots compensait avantageusement l'augmentation du taux de l'intérêt fixe, et les titres de ce genre trouvant une faveur assurée auprès d'un large public. Le placement, en plusieurs années, des 600 millions d'obligations à émettre pourrait être considéré comme facile et assuré, et, par suite, il n'y aurait plus à craindre ni ralentissement des travaux, ni hésitation des entrepreneurs, ni retard dans l'époque assignée pour l'ouverture du Canal à la navigation. La question des travaux d'art à exécuter n'en est plus une, ces travaux venant d'être confiés au célèbre métallurgiste M. Eiffel, dont la compétence et les ressources sont indiscutables, et qui s'en charge à ses risques et périls, dans les délais et les conditions voulus par la Compagnie.

Suez et Panama.

Il y a une analogie frappante entre la question actuelle et la situation de l'entreprise du canal de Suez en 1868. Si à cette époque le Corps législatif avait refusé l'autorisation d'émettre des obligations à lots réclamées par cette entreprise, l'achèvement du Canal eût été reculé de plusieurs années, le coût des travaux eût augmenté en proportion de ce retard, les charges du capital d'établissement eussent atteint des proportions énormes, et il n'est pas possible de calculer ce qu'eût coûté aux actionnaires, aux capitaux fran-

çais, au commerce universel, le refus des facilités législatives grâce auxquelles le canal a pu être prêt à l'heure dite et rémunérer splendidement tous les capitaux qui avaient participé à sa création.

Pétition indispensable

Arriver à obtenir du pouvoir législatif l'autorisation demandée par M. de Lesseps doit donc être actuellement le seul objectif, la seule préoccupation des intéressés.

Or, il ne faut pas se dissimuler qu'il y aura beaucoup d'hésitations à cet égard parmi les députés ; que d'ailleurs leur attention est fort distraite en ce moment par les préoccupations de la crise politique ; que la situation réelle de l'entreprise, ses besoins et son avenir sont peu ou mal connus d'un grand nombre de ceux qui seront appelés à donner leur vote ; qu'enfin la crainte de paraître engager la responsabilité morale des pouvoirs publics en faveur d'une entreprise particulière pèse beaucoup dans la balance.

Il s'agit de ne pas laisser la décision au hasard d'un vote mal éclairé ou indifférent. C'est sur la Chambre directement que doivent porter les efforts et les démarches des intéressés, et ils ont le moyen de faire valoir leurs droits à une prise en considération sérieuse de la demande adressée au gouvernement.

En effet, M. Ferdinand de Lesseps compte en France quatre cent mille adhérents et auxiliaires de son œuvre, actionnaires et obligataires. Que ces intéressés s'entendent, se réunissent par départements, par grandes villes; qu'ils s'adressent par députations, par pétitionnement, non pas à la Chambre elle-même, où leur démarche n'aurait pas d'effet appréciable, mais directement, personnellement, aux députés de leur circonscription électorale. Qu'ils expliquent leurs désirs et leurs intérêts; qu'ils fassent valoir les conséquences d'un refus qui paraîtrait la condamnation par la Chambre de l'entreprise du Panama; qu'ils montrent que la responsabilité morale d'un jugement sur cette entreprise serait bien plus engagée dans un refus d'autorisation que dans l'autorisation elle-même; qu'ils donnent, dans la mesure de leur influence comme électeurs, et de leur nombre, une sorte de mandat à leurs députés. Cette agitation légale, cette propagande individuelle exercée sur les membres de la Chambre qui auront à se prononcer sur l'autorisation demandée, sont le moyen le plus pratique et le plus efficace que les actionnaires et obligataires du Panama aient à leur disposition pour faire valoir et défendre leurs intérêts, dont le sort dépend de l'issue de la question actuellement posée par la démarche de M. de Lesseps auprès du ministre des finances.

Les Fondateurs, Actionnaires et Obligataires de la Compagnie doivent non seulement signer *la Pétition* déposée chez les correspondants de la Compagnie, mais ils doivent engager tous les Actionnaires et Obligataires qu'ils connaissent, — quel que soit le nombre de titres possédés, — à signer la Pétition.

Cette manifestation est indispensable au succès.

M. Ferdinand de Lesseps compte sur ses fidèles associés pour l'accomplissement de cet acte de défense.

LES NOUVEAUX ENTREPRENEURS

Le programme modifié des travaux, adopté à l'unanimité par la Commission supérieure consultative pour l'ouverture du Canal en 1890, a été immédiatement mis en application.

De nouveaux entrepreneurs sont en possession des chantiers où les opérations actives sont commencées.

Nous lisons, à ce sujet, les informations suivantes dans le *Star and Herald* de Panama du 16 janvier dernier :

Le Canal de Panama compte une nouvelle entreprise générale de plus, la Société Erzinger, Dephieux, Galtier et Ce, chargée de la construction des écluses.

Ces messieurs sont arrivés dans l'isthme le 28 décembre dernier par le paquebot *Newport* de la Pacific Mail, et se sont mis dès le lendemain matin en relation avec le directeur des travaux du Canal, qui s'est empressé d'employer tous les moyens à sa disposition, en vue de la marche rapide de la nouvelle entreprise.

Sans perdre de temps, les trois associés se sont rendus sur les différents emplacements des écluses à construire. Les opérations ont commencé par la cinquième division, la Boca et Corozal, et sont continuées chaque jour dans les différentes divisions de la ligne du Canal.

Nous croyons savoir que la société a rencontré partout le même empressement et la même bonne volonté à aplanir les difficultés naturelles d'une prise de possession des chantiers, aussi rapide. Déjà un résultat sérieux est acquis sur différents points, et, dans peu de jours, on pourra constater ce même résultat partout.

Les opérations sont en bonne voie à Bohio Soldado où se trouve la première écluse (versant de l'Atlantique) et il en est de même à San Pablo et à Matachin, où les travaux seront commencés dans le plus bref délai.

La troisième division procède avec la même activité en ce qui la concerne.

Sur le versant du Pacifique, deux écluses sont attaquées, et dans quelques jours on pourra en dire autant des autres dont les emplacements sont sur le point d'être livrés.

Ce résultat rapide n'a pu être obtenu que grâce à toute l'activité que M. le directeur des travaux et MM. les ingénieurs divisionnaires n'ont cessé de déployer depuis le commencement des diverses opérations.

Parlant du versant du Pacifique, nous ferons remarquer qu'il est absolument inexact que l'entreprise générale Baratoux, Letellier et Ce, dirigée dans l'Isthme par M. Boureau, ait arrêté ses travaux. Cette entreprise s'est bornée à faire cession des chantiers de terrassements à sec sur lesquels doivent être établies les écluses.

Voilà donc le Canal à écluses en bonne voie et nous marchons à pas rapides vers l'achèvement final de la plus grande œuvre du XIXe siècle.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

NEUVIÈME TIRAGE. — 15 FÉVRIER 1888

1,014 OBLIGATIONS.

Le neuvième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mercredi 15 février 1888, en séance publique, au domicile adminis-

tratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,014 obligations suivantes ont été extraits de la roue :

696	29.884	51.981	84.327	115.212
847	30.293	53.229	87.158	115.240
1.443	30.375	53.293	87.498	116.083
1.677	30.556	53.609	87.665	116.440
3.001	30.687	54.015	88.661	117.643
3.878	31.165	54.979	88.888	117.925
3.913	31.892	55.199	89.115	118.575
4.093	32.112	56.432	89.204	118.989
5.313	32.931	57.547	90.493	120.149
5.364	33.426	57.692	90.685	120.333
5.581	34.020	58.161	90.978	120.409
5.675	34.058	58.207	92.150	122.488
5.737	34.457	58.309	93.568	122.586
5.992	35.060	58.316	93.898	122.611
6.489	35.371	59.287	94.003	123.118
6.987	36.131	59.419	94.574	123.878
9.667	36.197	60.102	94.578	123.886
10.148	36.800	60.322	94.733	125.113
10.330	37.090	60.566	94.979	125.596
10.501	37.242	60.896	95.107	126.685
11.141	37.630	61.293	95.364	127.154
11.833	37.831	63.414	96.633	127.401
11.999	38.195	64.001	96.816	128.109
12.134	38.208	64.486	97.246	128.193
12.295	38.273	65.028	98.056	129.381
13.100	38.531	65.691	98.317	130.316
13.277	38.904	65.888	98.389	130.726
14.516	39.159	65.962	98.416	130.870
15.459	39.422	65.988	98.435	130.892
16.062	39.801	66.450	100.109	131.344
16.178	39.819	66.879	100.880	132.356
16.179	40.350	67.131	101.583	132.824
17.175	41.122	67.413	102.498	133.008
18.083	42.170	67.550	102.727	133.617
18.425	42.329	68.661	102.734	134.139
18.472	42.380	69.004	102.911	134.645
19.339	42.645	69.053	103.669	135.498
19.983	43.653	69.145	103.791	135.682
21.419	43.882	69.601	103.797	135.752
21.932	43.916	70.460	104.079	135.794
21.977	43.928	71.455	104.167	136.147
23.153	44.201	71.631	104.668	136.605
24.387	44.237	72.325	104.702	137.407
24.628	44.472	73.674	105.103	137.841
24.775	45.304	74.801	106.774	138.040
24.806	45.659	74.952	106.784	138.440
25.166	46.302	75.286	108.226	138.547
26.007	46.581	75.490	108.393	138.710
26.232	47.155	75.848	109.376	142.155
26.554	47.350	76.168	109.865	142.638
26.779	47.462	76.208	109.883	143.075
26.979	48.469	77.043	111.020	143.096
27.099	48.546	77.183	111.066	143.467
27.295	48.597	77.566	111.152	143.955
27.669	49.554	78.823	111.222	144.131
27.996	50.609	79.425	112.478	145.440
28.093	50.716	79.726	112.811	146.007
28.541	51.131	79.862	114.752	147.067
28.732	51.276	82.343	115.074	147.230
29.069	51.384	83.671	115.200	148.800

148.807	173.454	203.817	226.802	256.338
149.553	174.271	203.894	228.886	256.766
149.784	174.691	203.952	228.998	257.479
149.806	174.891	204.135	229.690	257.709
150.687	175.049	204.570	229.698	258.043
151.052	175.243	204.965	229.927	258.793
151.090	176.031	205.069	230.646	259.577
151.408	177.038	205.079	230.889	259.701
151.416	177.283	205.477	231.288	259.803
151.438	177.383	205.663	231.392	259.963
151.478	177.840	205.932	231.816	260.199
152.123	178.746	206.033	231.860	260.393
153.124	178.855	207.092	231.875	260.585
153.174	179.237	207.266	231.909	261.643
153.887	179.354	207.539	232.843	261.954
154.091	179.764	207.605	232.953	262.067
154.440	180.185	207.983	233.081	262.294
154.638	180.274	208.140	233.559	262.422
154.670	180.576	209.416	233.744	262.933
154.904	180.989	210.530	233.895	263.802
155.233	181.055	210.618	234.268	263.844
155.482	181.320	210.991	234.569	263.916
155.663	181.856	211.432	235.720	264.342
156.231	182.591	211.520	237.055	265.884
156.311	183.074	211.685	237.065	266.138
156.575	183.561	211.817	237.080	266.458
156.987	183.868	211.951	238.296	266.469
157.047	184.152	212.027	238.779	268.796
157.175	184.418	213.242	239.060	269.038
157.189	184.503	213.502	239.107	269.319
157.480	184.864	214.199	239.365	270.085
158.127	185.216	214.781	240.127	270.214
158.177	185.422	214.790	241.199	270.544
158.946	185.775	214.853	242.101	270.902
159.434	185.846	214.915	242.386	270.996
159.471	185.910	215.165	242.421	271.029
161.915	186.171	215.516	242.443	271.741
161.917	186.677	215.790	242.793	273.681
162.075	187.504	215.985	243.071	274.067
162.490	187.605	216.006	243.283	274.111
162.738	188.146	216.046	243.641	274.199
163.059	188.581	216.436	244.856	274.240
163.596	188.727	216.453	245.515	275.263
163.797	189.575	216.746	245.516	276.599
164.106	189.696	216.871	247.463	277.045
164.249	190.346	216.970	247.740	277.170
165.000	190.556	217.613	248.377	277.226
165.036	190.672	218.931	248.527	278.230
165.191	190.814	219.714	249.360	278.409
165.394	191.275	220.776	250.904	278.880
165.612	193.573	221.191	251.407	279.011
166.059	193.748	221.259	252.176	279.149
166.474	193.837	221.316	252.512	279.341
166.479	195.459	221.832	253.541	279.841
167.630	195.743	221.936	253.968	280.084
167.765	196.602	222.414	254.153	280.394
169.339	197.302	222.826	254.230	281.041
169.528	197.513	224.496	254.921	281.926
170.108	198.035	225.075	255.220	282.079
171.798	199.019	225.353	255.299	282.094
172.077	199.622	225.710	255.493	282.588
172.210	200.258	226.408	255.580	282.650
172.977	202.075	226.588	255.762	282.836
173.143	202.562	226.608	256.251	283.224

283.271	312.352	345.484	371.012	399.744
283.459	312.697	345.767	371.472	399.980
283.785	315.396	345.943	371.676	400.179
284.031	315.615	345.971	372.541	400.300
284.216	317.436	346.221	372.994	401.101
284.320	317.569	346.719	373.117	401.971
284.480	319.548	346.826	373.227	402.043
284.588	320.059	347.494	373.383	402.947
284.665	320.456	347.685	373.681	403.019
284.671	320.806	347.891	374.052	403.571
285.196	321.123	348.089	376.550	403.627
285.521	321.914	348.293	376.987	403.756
285.566	322.573	348.357	376.863	403.892
285.852	323.276	348.389	377.110	404.100
285.954	323.612	348.637	377.435	404.319
286.088	323.660	348.672	377.774	404.354
286.336	324.114	349.307	378.751	404.508
286.826	324.473	349.426	379.007	404.723
287.762	324.628	349.507	379.654	405.227
287.813	325.251	350.100	379.664	405.391
288.777	325.419	350.126	379.824	406.384
289.444	325.425	350.419	379.851	406.563
289.446	325.471	351.029	380.008	406.656
289.492	325.927	351.964	380.036	406.866
289.581	325.932	352.282	380.279	407.438
289.607	325.941	352.982	380.444	407.955
289.680	328.201	353.791	389.490	408.366
289.895	328.284	353.848	380.792	409.332
290.455	328.747	354.903	380.856	409.629
290.470	329.694	355.019	381.162	410.233
290.585	329.709	355.664	381.762	410.336
290.959	329.878	355.916	382.127	410.693
291:922	330.715	355.928	382.171	411.238
292.665	331 515	357.589	382.405	411.690
293.434	332.712	359.184	383.171	411.703
294.852	332.987	359.330	384.028	411.722
294.982	333.446	360.232	384.337	411.844
295.027	333.498	360.445	384.461	411.924
295.628	334.027	360.773	386.955	413.199
296.692	335.568	361.036	387.353	413.229
297.081	335.899	361.551	387.557	413.435
297.695	336.263	361.817	387.972	413.700
297.866	336.723	362.991	389.037	414.195
298.506	337.023	363.009	390.170	414.372
298.515	337.222	363.119	390.238	414.465
300.428	338.267	364.809	390.267	414.693
300.961	338.592	364.847	390.275	415.804
301.007	338.983	365.343	390.466	416.276
301.908	339.035	365.748	391.415	417.643
302.232	339.357	365.879	391.979	417.876
305.189	339.383	366.091	392.147	418.874
305.494	339.759	366.316	392.655	419.509
306.088	341.552	366.409	392.814	420.165
306.624	342.049	366.723	393.382	420.611
307.440	342.554	366.900	393.516	421.295
307.524	342.590	367.715	393.762	421.381
307.638	342.817	368.015	394.315	421.557
308.983	343.552	368.467	394.861	421.946
309.681	343.764	368.616	394.959	422.086
310.564	344.375	368.778	395.331	422.175
310.644	344.948	368.977	395.795	422.209
311.042	345.082	369.770	396.519	423.014
311.266	345.232	370.406	397.127	423.441
311.637	345.287	370.422	397.300	423.631

423.811	429.304	440.915	446.255	454.514
424.203	429.553	441.243	446.947	454.766
424.505	430.984	441.551	446.963	454.969
425.318	434.221	441.705	447.932	456.021
426.157	434.978	442.027	447.955	456.269
426.653	435.791	442.442	449.141	456.447
426.728	435.986	443.132	450.185	456.567
426.761	437.173	443.540	450.422	456.602
426.786	437.425	444.174	450.924	457.173
427.217	437.515	444.204	451.076	457.341
427.349	438.060	444.740	453.173	457.700
428.917	439.855	444.926	453.342	457.763
429.062	440.198	445.150	453.358	458.031
429.174	440.604	445.154	453.669	458.251
429.176	440.759	445.326	454.294	

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du 15 mars 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, nº 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'Obligation est remboursable.*

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Bordeaux, le 26 janvier, par le paquebot « Canada. »

M. l'Abbé DE MORANGIÈS (Henri-Alexandre), aumônier.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE).

Paiement du 2e coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts nº 2 (de 7 fr. 50) échéant le 15 mars 1888, sera payé, à partir du jeudi 15 mars 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, nº 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 068, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, Nº 15, BROAD STREET.

Quatrième Tirage.

Le quatrième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) aura lieu le jeudi 15 mars prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, nº 46,

et comprendra 1,000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 4 0/0

Sixième tirage.

Le sixième tirage des obligations 4 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 15 mars prochain, à 1 heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 896 obligations (462, 1re série — 434, 2e série) qui seront remboursables à dater du lundi 2 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 1er *Mars* 1888

CONVOCATION

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire convoquée pour le 28 janvier est remise au 1er mars prochain, à deux heures très précises, salle du *Cirque des Champs-Elysées*, (Cirque d'été), *Carré Marigny*.

Aux termes des statuts, les membres présents à la deuxième assemblée délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions qu'ils représentent, mais ils ne peuvent délibérer que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour le 28 janvier seront valables pour le 1er mars, et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 24 février au soir.

Le Secrétaire Général,
H. BOUDET.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT FONCIER;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi: le premier *pouvoir* envoyé suffit.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 31 *Janvier au* 14 *Février* 1888

OPPOSITIONS

Opp. 812. — Sur dix actions au porteur, nos 50,336 à 50,339 et 366,867 à 366,872.

Opp. 813. — Sur un coupon n° 5 (échéance du 15 novembre 1887) d'Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 258,770.

Opp. 814. — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 février 1888) d'Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 324,822.

Opp. 815. — Sur une action au porteur, n° 413,120.

Opp. 816. — Sur une action au porteur, n° 135,147.

Opp. 817. — Sur cinq dixièmes de parts de fondateur, nos 2,854, 2,981, 3,504, 4,120 et 5,976, — et cinq actions au porteur, nos 99,103, 79,194, 101,504, 505,932 et 517,940.

MAINLEVÉES

Opp. 583. — Sur trois obligations 3 0/0 au porteur, nos 150,237 à 150,239.

Opp. 665. — Sur cinq Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 388,064 à 388.068.

Opp. 726. — Sur dix coupons n° 13 (échéance du 1er juillet 1887) d'actions au porteur, nos 64,027 à 64.036.

Opp. 729. — Sur quatre Obligations Nouvelles (1re série), au porteur. nos 28,418, 49,863. 153 763 et 186 850.

Opp. 762. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 4,444.

Opp. 793. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 176,621.

Opp. 795. — Sur deux coupons n° 11 d'obligations 5 0/0 au porteur (échéance du 15 janvier 1888), nos 32,779 et 216,736.

Opp. 800. — Sur trois actions au porteur, nos 578,229 à 578,231.

Opp 803. — Sur vingt-six coupons n° 11 d'obligations 5 0/0 au porteur (échéance du 15 janvier 1888), nos 13,997, 14,085 à 14,087, 21,909, 24,177, 29,290 à 29,299, 39,185, 47,443, 61,410, 77,895, 93,021 à 93,022, 108,981, 228,771 à 228,772, 229,026.

Opp. 806. — Sur neuf coupons n° 14 d'actions au porteur (échéance du 1er janvier 1888), nos 231,593, 281,017, 372,969, 458,174 à 458,177, 475,884, 476,167.

Opp. 213. — Mainlevée partielle sur cinq actions au porteur, nos 414,594 à 413,598.

Opp. 310. — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 52,864.

ERRATUM

Opp. 799. — Lire 535,788 à 535,797 au lieu de 537,788 à 537,797.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. - PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 14 FÉVRIER 1888

DATES — Févr.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouis. Janvier 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouis. janvier 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 janv. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouis. 15 oct. 87	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 déc. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 250 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
1er	2150 2069 2050	293.75 292.50 291 25 290 287 50 285 283.75 288.75 290 291.25 292.50 293 75 295 291.25	en liq.: 295.00 au 15: 292.50	240 239 238 235 232.50 230 235 240	155 154 152 155 156	195 193 192 190 155 196 197 198	351 359 357 356 355 50 354 356 357	350 351 352 353	323 315 312.50 310	340 335 330
2	2000	290 287 50 285 286.25 290	en liq.: 286.25 au 15 : 285	241 242.50 240 242.50 240	156 157 157.50 159 156	197 196 198	355 353 355	350 352	310 305	335 336
3	2000 2020 2010	285 283.75 282.50 285 287 50 285.75	en liq. : ... au 15: 280	245 242.50 242 240 239 240	157 158 159 160	197 196 195.75 197	357 362 364 360 358 356	352 350	315	335 330
4	2000 2010 2015	283.75 281.25 280 283.75 285 285	en liq. : ... au 15 : 281.25	240 238 240	156 155 156	197 195 50 194.75 192 191 190 193 195 196.50	362 360 359.50 357 358 360	352 350	312 50	310 315 320 312.50 310
6	2000 2010	282.50 283.75 285 286.25	en liq. : ... au 15, ...	240 239 238 236 235	155 154 154 155	196 195 193 190 191 192	350 352.50 345 330 335 340 347.50 350	350 345 340	315 310 305 300	319 318 317 320 315
7	2000	290 288.75 287.50 286.25	en liq. : .. au 15, 281.25	236 235.50	154 155 160 158 157	193 191 193 194 192	355 359 352.50 355	340 345 340	310 300	315
8	2000	285 286.25 287.50	en liq. : au 15, 290	235 232.50 230 235	157 155	197 195 194 193 193.50 192	350 351.25 352.50 3 3 353.50	340 342 343	307.50 306.25 305 50	325 3327 327.75
9	2000 1990 1995	285 283.75 282.50 283.75 285	en liq. . . . au 15, 286.25	235 232.50 235	155	192	350 348 347.50 348 349	344 343 345	310	325
10	»	283.75 283 286.25 282.50 283.75	en liq. : ... au 15, 285	235 235.50 234	155 153 152.50	192 191.25 191 192	350 347 346 347 50	350 347	312.50 307.50 315	328 325 324 323 75 323.50 322
11	1990 1975 1980	283 75 282.50 281.25 283.75	en liq. : ... au 15, 286.25	231.25 233.50 231 232	154 153 152.50 152	191 190.25 190.75	347 346 345 342.50 340	345 347 348 350	310 307 306	323 325
13	1990 1970 1950 1960	282 50 281.25 282 50	en liq. : ... au 15, 282.50	235 232 50 231.25 230 227.50 226.25	153 151.50 151 150.50	192 191 190	340 345 342.50 340 342.50	345 348 342.50	305 307.50	
14	1950 1970 1950	280 278 75 277.50 276.25 277 50	en liq. : ... au 31, 277.50	225 224 223 222 221 220.50 224 225	150.25 150.50 150.25 150	190 189 188 187	340 335 332 331.25 335	345 340 335	307 300	320 315 317.50 318

9e Année. — Numéro 205 Vendredi 2 Mars 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie,** 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LE CUBE DE FÉVRIER

Une dépêche télégraphique parvenue à l'administration fait connaître que le cube obtenu en février a été de *un million deux cent quatre-vingt douze mille* mètres cubes.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

9e Réunion. — 1er Mars 1888

RAPPORT
DE
M. FERDINAND DE LESSEPS
AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSIEURS,

Nous vous avons convoqués extraordinairement pour vous exposer la situation de l'entreprise et vous soumettre les moyens que nous avons adoptés pour ouvrir le Canal à la grande navigation en 1890.

Nous ne laisserons dans l'ombre aucun détail ; nous répondrons à votre confiance, comme nous l'avons fait jusqu'ici, en ne vous dissimulant rien.

« Cette confiance inébranlable, vous disais je en « 1884, nous est nécessaire pour exécuter, pour « achever l'œuvre que nous avons entreprise. Et « si, depuis trente années au Canal de Suez, de- « puis notre association pour le creusement du « Canal de Panama, nous nous appliquons à ne « rien dissimuler, à dire la vérité tout entière, « c'est que la confiance des associés est le principal « élément de succès dans l'exécution de telles « œuvres. »

En venant en si grand nombre à cette réunion, vous avez témoigné une fois de plus de votre énergique persévérance. Vous défendez votre bien contre les assauts réitérés d'adversaires sans scrupule, avec un calme qui, je dois le dire, étonne le monde.

C'est que votre confiance est éclairée : sachant la vérité, vous ne vous laissez surprendre par aucune manœuvre.

En 1880, au moment de la formation de la Société, sur les 1.206.609 actions souscrites par 102.230 actionnaires 994.508 le furent en France. A dater de ce jour, notre association fut nationale.

C'est d'une colonie française des Antilles que je reçus les premières félicitations : Le 9 décembre 1880 le capital était souscrit ; le 22 décembre, une Adresse qui m'était envoyée de Saint-Pierre de la Martinique, contenait le passage suivant :

« Comme son aîné d'Egypte, le projet du Bos- « phore américain a eu à subir bien des attaques, « à surmonter bien des obstacles. Mais, la vérité « et l'honnêteté unies à la persévérance finissent « toujours par rallier à elles la masse du public « intelligent et désintéressé et par demeurer maî- « tresses du champ de bataille. »

Nous livrons nos derniers combats. Vos adver-

saires redoublent d'activité, parce qu'ils savent que le succès est proche. Nous combattrons ensemble avec nos mêmes armes, avec la « vérité et l'honnê- « teté unies à la persévérance », et nous resterons les maîtres de notre entreprise.

Le Coût du Canal

Vous nous permettrez, pour que ce Rapport soit complet, de revenir rapidement sur quelques faits antérieurs. Le dédain que nous opposons à certaines attaques ne doit pas aller jusqu'à laisser s'accréditer des erreurs capitales exposées avec une habileté qui finirait par leur donner un caractère de vraisemblance. Le coût du Canal et la quantité du cube à extraire, notamment, ont donné lieu à d'hypocrites discussions où la vérité a fini par s'obscurcir. Il nous suffira de rappeler les faits, de reproduire textuellement nos déclarations, pour rétablir la simple réalité des choses.

Vous n'avez peut-être pas oublié cette parole, souvent reproduite, prononcée le jour même où le Congrès international de 1879 votait l'exécution du Canal de Panama : « Le Canal de Panama coûtera le double et rapportera le triple du Canal de Suez. »

Cette parole fut dite par M. Dircks, l'ingénieur en chef des canaux de Hollande qui avait participé aux travaux du Congrès ; elle résumait le vote émis au sein du Congrès même.

Voici, en effet, le passage du Procès-verbal constatant la clôture des discussions sur le choix à faire entre le Canal de Panama et le Canal de Nicaragua :

M. le président : « Dans le désir de clore une dis- « cussion qui semble s'attarder aux détails, je pro- « pose de fixer en chiffres ronds le prix de revient « du Canal à niveau de Panama à 1.200 millions. »

Cette proposition fut votée à l'unanimité.

Quant à la comparaison entre le Canal de Suez et le Canal de Panama, voici comment elle fut établie :

	Tonnage prévu.	Recette annuelle.
« Suez...	3 millions de tonnes	30 millions de fr.
« Panama	6 —	90 —

Telle est l'explication de la parole de M. Dircks.

Nous avons vu plus haut que le Capital de la Société du Canal interocéanique a été souscrit à a fin de l'année 1880. La *Commission technique internationale*, que votre Président avait conduite à Panama, se composait de :

MM.

G.-M. Totten, le constructeur du chemin de fer de Colon à Panama ;
G. Dircks, l'ingénieur en chef du Waterstaat de Hollande ;
E. Boutan, ingénieur des mines ;
W. W. Wright, général du Génie, des Etats-Unis ;
V. Dauzats, ingénieur chef du service des travaux du Canal de Suez ;
Pedro J. Sosa, ingénieur colombien ;
A. Ortega, ingénieur colombien ;
A. Couvreux fils et G. Blanchet, entrepreneurs français.

La Commission avait évalué le coût du creusement proprement dit du Canal. Cette évaluation, rendue publique, s'établissait ainsi :

1° Excavation............	570	millions de francs.
2° Barrage.............	100	— —
3° Rigoles de dérivations.	75	— —
4° Portes de marée......	12	— —
5° Jetées...............	10	— —
6° Imprévu (10 0/0).....	76	— —
Total........	843	millions de francs.

Nous avons dit avec le Congrès international de 1879, nous n'avons cessé de répéter continuellement, et sous toutes les formes : que la dépense matérielle de creusement du Canal maritime coûterait 600 millions de francs et que les dépenses administratives, avec le payement des intérêts annuels à servir aux actionnaires et aux obligataires jusqu'au jour de l'inauguration, coûteraient d'autre part 600 millions de francs.

Nous vous exposerons plus loin comment le coût total de 1.200 millions prévu par le Congrès international a été augmenté. Aura-t-on le droit de dire que les prévisions du Congrès international étaient fausses ? Pas du tout. Le coût du creusement proprement dit du Canal ne se trouvera pas beaucoup modifié ; c'est la dépense résultant du payement des intérêts à servir au capital et aux emprunts qui s'est accrue. Est-ce la faute du Congrès international ?

Est-ce la faute de votre Conseil d'administration, si l'acharnement et la mauvaise foi avec lesquels nos adversaires se sont attaqués à notre crédit, nous ont obligés à emprunter plus cher que le Congrès ne l'avait admis, la somme nécessaire à l'exécution de l'œuvre matérielle, et si ces attaques nous ont fait perdre plus d'une année de bon travail dans l'Isthme ? Certains de nos entrepreneurs, il faut bien le reconnaître, ont eu le tort de se laisser intimider par cette guerre implacable faite aux capitaux français engagés dans l'entreprise.

Nous avions demandé en 1885, au gouvernement de la République, l'autorisation d'émettre des obligations à lots, précisément pour alléger ces charges d'intérêts devenues lourdes ; nous avons présenté dernièrement la même requête dans le même but.

Il appartient aux Représentants de la Nation de vous donner les moyens d'achever votre œuvre à des conditions normales.

Le cube à extraire

L'appréciation du cube à extraire pour creuser la voie maritime a été, après les mensonges imprimés relativement au coût du Canal, le thème des

variations dont on nous accuse de vous avoir entretenus.

C'est donc parce que nous n'avons laissé passer aucune occasion de vous renseigner sur les incidents multiples de l'exécution du Canal, que nous serions fautifs! Ces informations continuelles et variées seraient au contraire notre justification, si une justification était nécessaire.

Lorsqu'il s'agit de creuser une tranchée, un premier projet suppute le cube probable à enlever. Le travail une fois commencé, la première évaluation subit des changements pour ainsi dire journaliers ; mais il ne s'en suit nullement que le coût final du creusement proprement dit varie en proportion. Si, en effet, pendant le creusement, on rencontre un terrain dur, très dur, un véritable rocher, on creuse les parois du canal à pic, parce qu'on est sûr que ces parois tiendront comme des murailles ; si, au contraire, on rencontre un terrain mou, du sable par exemple, on donne à la paroi le plus de pente possible afin d'éviter les éboulements ; la quantité du cube à extraire se trouve dans ce cas considérablement augmentée, mais la dépense ne change pas beaucoup, car chaque mètre cube de sable à enlever coûte bien moins que chacun des mètres cubes de roche qu'on avait supposé exister et dont on avait prévu la dépense. Dans les commencements d'une entreprise ayant pour but le creusement d'un canal, la quantité du cube à extraire varie constamment, en plus ou en moins, au fur et à mesure qu'on avance.

En 1885, l'évaluation du cube à extraire s'élevait à 120 millions de mètres. C'est à ce moment que, pour parer à toutes les éventualités du fonctionnement des machines, nous commandions avec votre assentiment, un matériel dont la puissance répondait presque deux fois à l'effort à faire.

Et voici en quel termes, un an après, le 29 juillet 1886, nous vous exposions (le cube de 120 millions de mètres ayant été réduit à 108 millions par suite de diverses modifications d'exécution apportées au programme), la solution du problème :

« L'année 1886 nous assure une production « moyenne de 1.000.000 de mètres cubes par mois; « il suffirait d'une production moyenne mensuelle « de 2.000.000 de mètres en 1887, de 3.000.000 « de mètres en 1888 et de 3.000.000 de mètres en « 1889, pour que 110.000.000 de mètres cubes « fussent enlevés le 1er juillet 1889 ; et le Canal « serait fini.

« En voici le tableau :

« Cube exécuté le 31 « décembre 1885......	18.000.000 de mètres.
« En 1886, 12 mois, à « 1 million par mois....	12.000.000 —
« En 1887, 12 mois, à « 2 millions par mois...	24.000.000 —
« En 1888, 12 mois à « 3 millions par mois..	36.000.000 —
« En 1889, 6 mois, à « 3 millions par mois...	18.000.000 —
Total.....	108.000.000 de mètres.

L'année 1886 nous donna les résultats prévus.

Pour avoir les 2 millions de mètres cubes mensuels de 1887, il ne nous fallait plus que le nombre déterminé d'ouvriers, les machines étant toutes prêtes :

« Si nous avions eu cette année, disions-nous en « 1886, un nombre de travailleurs suffisant, l'exé« cution de notre programme total ne ferait aucun « doute à l'heure actuelle. »

Mais dès le milieu de 1887, nous devions constater que les efforts faits pour amener dans l'Isthme l'armée d'ouvriers indispensable ne donneraient pas les résultats espérés.

Le 21 juillet, je vous disais :

« Ce n'est pas en juillet 1887 qu'il est permis d'affir« mer ce que sera la production moyenne mensuelle « de l'année qui ne s'achèvera que dans six mois. « Je me hâte d'ajouter cependant, — car nous « vous disons toujours la vérité, quelle qu'elle soit, « — qu'il n'est pas probable que nous atteignions « cette année une moyenne mensuelle de 2 mil« lions de mètres cubes. La saison pluvieuse s'est « manifestée dès le 14 juin avec une violence « extraordinaire et le recrutement des ouvriers n'a « pas répondu à ce que nous attendions de l'acti« vité de nos entrepreneurs ; notre programme de « 1887 en subira nécessairement les consé« quences. »

Telle est l'explication, loyalement donnée à l'avance, de l'insuffisance des résultats de la campagne 1887. Exactement comme à Suez en 1865, les ouvriers nous ont fait défaut à Panama! Et comme à Suez, immédiatement, sans hésiter, sans perdre un seul jour, nous avons cherché le moyen de nous passer de cette main-d'œuvre colossale, de tourner la difficulté, de substituer des machines aux bras.

Or, dès 1885, c'est-à-dire deux ans avant que l'événement ne se réalisât, nous prenions déjà des précautions. C'est alors que les attaques les plus violentes furent dirigées contre notre entreprise.

La solidité des actionnaires, leur résistance admirable déjoua ces calculs :

« Ne pouvant rien contre les actionnaires, di« sions-nous, certaines individualités se sont tour« nées contre la Compagnie; et par la publication « de journaux créés exprès, expédiés, ou criés sur « la voie publique, par des correspondances, par « des brochures, une véritable campagne de chan« tage a été organisée.

« Nous n'avons pas besoin de dire que ces spé« culateurs d'un genre spécial trouveront la Com« pagnie du Canal de Panama aussi dédaigneuse et « aussi inébranlable que l'ont été les actionnaires. »

Les adversaires

Les moyens employés par nos adversaires, résolus à s'emparer du Canal, ont dépassé tout ce qu'il aurait été possible d'imaginer. Leur audace fut

sans limite; ils s'attaquèrent à tout et à tous, ne reculant devant rien, intimidant, je vous l'ai dit, certains de nos entrepreneurs, effrayant les travailleurs qui étaient disposés à se rendre dans l'Isthme.

Il faut bien que nous rappelions, — et nous ne relèverons que les faits les plus récents, — jusqu'où vos adversaires sont allés dans la guerre abominable qu'ils vous ont faite.

Le 3 août 1887, une dépêche télégraphique envoyée de Marseille à Paris, annonce qu'un paquebot de la Compagnie transatlantique arrivant de Colon, a laissé Panama en proie « à une épidémie de fièvre jaune ». — C'était un mensonge ; il n'y avait pas la moindre épidémie :

« Un très grand nombre de familles françaises, « disait à ce propos le *Bulletin* de la Compagnie, « ayant père, mari, frères, fils ou parents dans « l'Isthme, nous laisserons à nos lecteurs le soin « de qualifier ceux qui, dans un but de spécula- « tion, emploient de tels moyens. »

Le 10 novembre, un journal publie une lettre signée d'un administrateur de la Compagnie. — La lettre était fausse.

Le 26 décembre, un autre journal prête à M. Eiffel, l'éminent ingénieur qui venait de se charger de l'exécution des ouvrages d'art pour l'ouverture du Canal en 1890, des propos contre lesquels M. Eiffel dut protester.

Enfin douze fois par an, à peu près, c'est-à-dire au moment de chaque liquidation à la Bourse, on blesse ou on tue votre Président...

Il va sans dire que, successivement, chacune de ces manœuvres est appuyée d'un mouvement de Bourse nuisible au crédit de la Compagnie.

Mais ces attaques incessantes, ces manœuvres coupables, évidentes, dont le bon sens public finit par faire justice, ne sont rien à côté des agissements occultes, des attaques sourdes, d'ordre financier, et à « coup d'argent », par lesquelles on fait des baisses factices, on effraye les porteurs de titres, on intimide les capitalistes, on sape votre crédit en un mot.

Et lorsque, — il faut bien, pour achever le Canal, faire appel à ce crédit ! — lorsque vous émettez des obligations, c'est alors que vos adversaires interviennent et vous obligent à des emprunts onéreux.

Pour lutter, nous avions demandé au gouvernement de la République l'autorisation d'émettre des obligations à lots.

« Pour alléger nos charges d'avenir, disions-nous « en 1885, pour emprunter aux meilleures condi- « tions les sommes nécessaires à la prompte exé- « cution du Canal maritime, votre Président, « comme il l'avait fait jadis dans des circonstances « analogues pour assurer l'exécution du Canal « maritime de Suez, a demandé au gouvernement « Français l'autorisation de se procurer les 600 mil- « lions de francs à prévoir, au moyen d'une émis- « sion d'obligations à lots. »

La lettre de votre Président au Ministre commençait ainsi :

« La Compagnie du Canal de Panama se trouve « actuellement dans la situation où se trouvait la « Compagnie du Canal de Suez deux ans avant « l'inauguration du Canal maritime.

« Pour l'achèvement du Canal de Suez, et en « pareille occurrence, le gouvernement Français « accorda à M. Ferdinand de Lesseps l'autorisation « d'émettre des obligations à lots.

« Ces obligations à lots, émises au prix de 300 « francs, valent actuellement 565 francs.

« L'intervention du gouvernement Français en « faveur de la *Compagnie universelle du Canal* « *maritime de Suez* se justifiait par cette double « considération :

« Que le premier capital de l'entreprise avait « été presque entièrement souscrit en France ;

« Que les revenus du Canal achevé, payés par « toutes les nations, rémunéreraient ce capital na- « tional qui, par conséquent, serait pour la France « un placement exceptionnellement avantageux. »

La situation étant identique, il nous avait paru que nous aboutirions au même résultat.

Divers incidents ne nous permirent pas d'attendre le vote de la Chambre des Députés. Il fallait marcher, continuer le creusement, sous peine de perdre le fruit de travaux considérables, et nous dûmes procéder à un emprunt dont le succès fut complet, mais dont les charges vinrent augmenter encore celles que nous supportions déjà.

L'accroissement de ces charges augmentera le coût du Canal le jour de son inauguration.

L'appel au Parlement

En face de l'acharnement de nos adversaires et de l'indifférence de nos adversaires naturels, nous prîmes la résolution d'adopter tel programme d'exécution qui assurât l'ouverture du Canal à la grande navigation dans le plus bref délai.

Le 25 septembre 1887, les deux questions suivantes furent posées aux membres de notre Commission supérieure consultative des travaux :

« 1° Est-il possible d'établir dans le massif « central un bief supérieur qui permettrait de con- « tinuer les travaux du Canal à niveau en appli- « quant au creusement de cette partie les procédés « de dragages ?

« 2° Sera-t-il possible, dès que ces dispositions « seront réalisées, et sans interrompre les travaux « d'approfondissement, d'ouvrir l'exploitation ma- « ritime entre les deux Océans ? »

La Commission supérieure consultative des travaux ayant répondu affirmativement, et à l'unanimité, à ces deux questions, nous avons poursuivi, avec nos ingénieurs et avec nos entrepreneurs, l'exécution du programme que nous allons vous exposer plus loin.

Les charges d'intérêt et les frais généraux auront

augmenté le coût du Canal. Si, comme nous l'espérons, le Parlement Français nous accorde l'autorisation d'émettre des obligations à lots, et de convertir éventuellement en obligations à lots les emprunts que nous avons émis jusqu'ici, le coût total de l'œuvre en sera très diminué.

Et à ce propos, ne croyez pas ceux qui disent que les Représentants de la Nation se refuseraient à nous entendre, parce que nous nous déroberions à certains éclaircissements; ma lettre du 15 novembre 1887 à M. Rouvier, Président du Conseil, Ministre des Finances, qui a été publiée, se termine ainsi :

« Je tiens à votre disposition, Monsieur le Pré-« sident, *et en conséquence à la disposition du Par-« lement*, tous contrats et documents actuellement « en nos mains et par lesquels l'exécution du « programme arrêté est garantie. »

La pétition que vous avez adressée à vos Sénateurs et à vos Députés, ne dit-elle pas, en termes respectueux, que votre but principal est la recherche de la vérité ?

Vous ne voulez, comme nous, qu'une chose, c'est que vos Représentants vous aident, dans la mesure de leur pouvoir, à achever l'œuvre que vous avez entreprise avec votre épargne, se rappelant cette opinion qui a été officiellement exprimée : « La Compagnie de Panama, par le nom « et le passé des hommes qui la dirigent, par les « collaborateurs éminents dont elle s'entoure, par « le caractère grandiose et en quelque sorte huma-« nitaire de l'œuvre qu'elle poursuit, par les ef-« forts sérieux qu'elle fait encore pour mener cette « œuvre à bien, mérite la bienveillance des pou-« voirs publics. »

Les Représentants de la Nation n'oublieront pas les vœux émis par les Chambres de commerce de Bordeaux, de Saint-Nazaire, de Rouen et de Marseille, au retour des Délégués que ces Chambres avaient envoyés à Panama :

Chambre de commerce de Bordeaux.

SÉANCE DU 12 MAI 1886.

« La Chambre de commerce de Bordeaux :

« Vu le rapport de son délégué, M. Fernand « Bichon, constatant l'impulsion donnée aux tra-« vaux du Canal de Panama ;

« Considérant l'importance que l'ouverture du « Canal représente pour le commerce maritime ;

« Exprime à l'unanimité le vœu que le Gouver-« nement en facilite de tout son pouvoir l'achève-« ment. »

Chambre de commerce de Saint-Nazaire.

SÉANCE DU 17 MAI 1886.

« La Chambre, après avoir entendu son délé-« gué ;

« Vu le rapport collectif des Chambres de com-« merce ;

« Considérant l'intérêt immense qui doit résul-« ter, pour le pays, de l'ouverture du Canal ;

« Emet, à l'unanimité, le vœu que le Gouverne-« ment en facilite de tout son pouvoir l'achève-« ment. »

Chambre de commerce de Rouen.

SÉANCE DU 6 AVRIL 1886

« Considérant que la prompte terminaison de « cette voie de communication présente un intérêt « national et patriotique ;

« Considérant l'avantage qui doit résulter pour « le port de Rouen de l'ouverture du Canal au « trafic du monde entier ;

« Emet le vœu que les pouvoirs publics accor-« dent leur appui moral à l'œuvre si française du « Canal de Panama, et facilitent, par les moyens « dont ils disposent, le rapide achèvement de cette « entreprise grandiose. »

Chambre de commerce de Marseille.

SÉANCE DU 9 AVRIL 1886.

« M. Cyp. Fabre félicite et remercie M. Jules-« Charles Roux, au nom de la Chambre tout en-« tière, qui n'apprend pas sans une grande satis-« faction, que l'exécution du Canal est en bonne « voie, et que son achèvement est en quelque « sorte assuré. »

Les vœux des Chambres de commerce les plus intéressées à la mise en exploitation du Canal de Panama, le pétitionnement des Actionnaires et Obligataires de la Compagnie, le mouvement d'opinion publique, le mouvement national qui s'est manifesté à la suite des manœuvres coupables dirigées contre l'entreprise, posent une question qui ne peut pas rester en suspens, qui doit être résolue à bref délai :

La France achèvera-t-elle, à sa gloire et à son profit, le Canal de Panama, comme elle a achevé, à son profit et à sa gloire, le Canal de Suez ?

Le Parlement français de 1888 accordera-t-il aux Actionnaires du Canal de Panama, dans des conditions identiques, l'aide que le Parlement français a accordée, en 1868, aux Actionnaires du Canal de Suez ?

Un moment d'hésitation chez les Pouvoirs publics a suffi, en 1875, pour que la moitié de la propriété du Canal de Suez passât, pour cent millions de francs ! au Trésor britannique.

Nos adversaires actuels parviendront-ils à s'approprier pour rien le Canal de Panama tout entier ?

L'Exécution du Canal

Voici, maintenant, de quelle manière le Canal de Panama sera ouvert à la grande navigation en 1890.

D'un Océan à l'autre Océan, c'est-à-dire de Colon à Panama, le Canal maritime creusé à niveau aura 74 kilomètres de longueur et 9 mètres de profondeur d'eau.

L'extraction des cubes mensuels nécessaires pour obtenir le Canal à niveau, s'est réalisée jusqu'au 31 décembre 1886 dans les conditions que nous avions prévues.

L'anné 1887 n'a pas donné les résultats qui devaient assurer l'achèvement en 1889.

Les attaques incessantes dirigées contre l'entreprise; les hésitations des entrepreneurs entretenues par ces attaques; les interruptions imposées par une saison exceptionnellement pluvieuse; les difficultés qu'a rencontrées le recrutement des ouvriers, et les lenteurs qui en ont été la conséquence; enfin la nécessité et l'intérêt pour tous d'assurer une prompte mise en exploitation du Canal, nous ont déterminés à chercher le moyen de suppléer à la main-d'œuvre qui menaçait de nous faire défaut, par l'emploi des machines; d'ouvrir à bref délai une voie à la grande navigation entre l'Atlantique et le Pacifique.

Forts de l'avis unanime de la Commission supérieure consultative des travaux, nous abordions résolument, dès le mois de septembre dernier, l'exécution du programme nouveau dont nous allons vous exposer les données principales, — les détails d'ordre technique se trouvant dans une note qui vous sera distribuée.

Le tracé du Canal à biefs, que l'on exécute actuellement, ne diffère pas du tracé adopté pour le Canal à niveau : Le Canal ayant son origine dans la baie de Limon (du côté de l'Atlantique) est creusé au niveau de la mer jusqu'à une distance de 22 kilomètres et 700 mètres dans l'intérieur; la pente du sol est ensuite rachetée par cinq écluses successives, — la première se trouvant au kilomètre 22,700, — dont deux de 8 mètres et trois de 11 mètres, jusqu'au bief supérieur. Du côté du Pacifique, quatre écluses de 11 mètres et une de 8 mètres de chute rachètent ensemble une hauteur de 52 mètres, représentant la différence entre le bief supérieur et le niveau des plus basses mers.

Ce Canal aura, sur toute sa longueur, dans chaque bief, autant de largeur et de profondeur d'eau que le Canal définitif.

Entre la baie de Limon (Océan Atlantique) et le commencement du Canal s'ouvrant au fond de Fox River le chenal maritime aura 120 mètres de largeur. De La Boca à Naos (Océan Pacifique) le chenal en mer aura 50 mètres de largeur.

La largeur de chaque écluse sera de 18 mètres; elles auront toutes 180 mètres de longueur à l'intérieur.

Le mode de construction desdites écluses, pour lesquelles l'usage du béton protégé par des revêtements métalliques évitera des travaux de maçonnerie délicats longs et coûteux; l'emploi de portes roulantes formées de compartiments étanches et indépendants; la manœuvre de ces portes à l'aide d'organes placés hors de l'eau; l'alimentation du sas au moyen de deux conduites disposées au fond de l'écluse, sur toute sa longueur, et percées d'un grand nombre de trous qui permettront à l'eau d'arriver sur tous les points à la fois sans mouvements tumultueux, donnent toutes les sécurités possibles au point de vue de la réalisation pratique du projet.

Les plus grands navires (les navires de 150 mètres de longueur et de 8 mètres de tirant d'eau) pourront passer en 1890 d'un Océan à l'autre Océan.

Je suis autorisé à indiquer cette date, parce que chaque entrepreneur a dû prendre et a pris l'engagement *ferme*, par un article spécial inséré au contrat, et sous peine de résiliation, d'exécuter mensuellement, dans son chantier, une quantité de travail basée sur une évaluation minima fournie par une expérience de deux années.

Voici comment nous avons procédé :

Nous avons cherché d'abord le point le plus élevé de l'Isthme où les eaux nécessaires à l'alimentation des biefs peuvent être facilement amenées; et nous avons constaté que l'on pouvait arrêter à ce point l'extraction du cube. Procédant alors à l'évaluation exacte du cube restant à extraire, nous sommes arrivés à un total de 34 millions de mètres seulement.

Ce cube total réduit étant déterminé, nous n'avions plus qu'à nous appuyer sur l'expérience faite de la capacité de production de tous nos entrepreneurs, pour connaître et chiffrer le nombre de mois qu'il fallait rigoureusement à chaque entrepreneur pour l'extraction complète des 34 millions de mètres cubes.

Ce calcul très simple, rigoureux, nous a conduits à la date de 1890; et dès que cette certitude nous a été démontrée, nous vous l'avons annoncée.

Quant aux travaux d'art, M. Eiffel s'est engagé à les avoir terminés le 1er juillet 1890.

L'admirable simplicité de ces ouvrages d'art fait le plus grand honneur à la science et à l'esprit pratique de l'ingénieur éminent qui les a conçus.

Quant à l'alimentation des biefs :

Du barrage du Chagres, réserve principale d'alimentation, les eaux seront amenées de manière à assurer toute l'année, par un débit constant, le remplissage des biefs établis jusqu'à 30 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Le bief supérieur, qui se trouve placé entre cette hauteur de 30 mètres et celle de 40 mètres, sera alimenté par les eaux de l'Obispo et du Rio-Grande; et aux ressources de ces deux cours d'eau viendront s'ajouter, pendant les mois d'étiage, le débit de machines spéciales puisant au grand réservoir du Chagres. Les prix d'achat et d'installation de ces machines, que nous avons majorés largement sur ceux de France dans nos calculs, ne dépassent pas 15 millions de francs.

Ce ne sont là, d'ailleurs, que des dépenses transitoires, toutes de précaution pourrait-on dire, car le bief supérieur devra disparaître à bref délai; c'est, dans tous les cas, le premier travail que nous attaquerons après la mise en exploitation du Canal en 1890.

De plus, nos contrats actuels avec les entrepreneurs prévoient qu'ils arriveront en 1890 à avoir creusé la tranchée assez profondément pour que le Canal puisse être ouvert à la grande navigation sans ce bief supérieur.

L'éventualité de ce bief supérieur ne se présente donc aujourd'hui, vous le voyez, que comme une réserve, comme un acte de prudence, qui s'impo-

sait à nous alors que nous voulions, en écartant jusqu'aux possibilités d'erreur, assurer pour la date la plus rapprochée possible, le début de la période d'exploitation de l'entreprise.

En définitive : Nous tendons à ouvrir le Canal à la grande navigation avec des biefs dont le plus élevé ne sera pas à plus de 30 mètres au-dessus du niveau de la mer ; mais si nous constations que ce résultat ne doit pas être atteint en 1890, nous n'aurions, pour maintenir cette date, qu'à créer ce bief supérieur, — toujours destiné à disparaître, — en arrêtant les travaux d'extraction dix mètres plus haut.

Tous nos efforts se sont concentrés sur la nécessité dominante d'ouvrir le Canal à la navigation universelle avec la plus grande rapidité par des moyens absolument certains. Nous avons la conviction d'y avoir réussi.

L'exploitation du Canal

La durée du passage d'un navire dans un sas sera de 59 minutes ; une éclusée prendra donc une heure.

En admettant un passage journalier de 10 navires, jaugeant en moyenne 2.500 tonnes (tonnage moyen des navires passant le Canal de Suez), on a un transit quotidien de 25.000 tonnes. En laissant dans l'année la marge très ample de 65 jours pour les réparations et autres circonstances pouvant ralentir l'exploitation, on obtient, avec 300 jours seulement de navigation par an, un transit de 7.500.000 tonnes.

La création ultérieure des garages facilitera le passage des navires et augmentera la capacité d'exploitation du Canal inauguré en 1890.

Ces dispositions s'imposaient, le trafic de 7 millions et demi de tonnes étant déjà bien dépassé.

Vous trouverez, annexées à ce rapport, les opinions diverses émises sur le trafic du Canal de Panama par les autorités les plus compétentes.

Le Domaine de la Compagnie

Nous venons de vous exposer successivement les conditions du coût du Canal et de son exécution matérielle pour 1890. Avant d'aborder, avec la même franchise, la question financière, nous devons vous dire quelques mots du Domaine de la Compagnie.

Vous savez que le 9 octobre 1886 le gouvernement de la République des Etats-Unis de Colombie, sur un rapport du Ministre des finances, portait de 150.000 à 250.000 hectares la quantité des terres mises gratuitement à la disposition de la Compagnie « avec les mines que ces terres peuvent « contenir », sur les 500.000 hectares accordés par la concession.

Nous vous avions annoncé, le 21 juillet de l'année dernière, que pour « constituer la mise en « exploitation de ce domaine, » nous avions accrédité auprès du gouvernement Colombien un de nos agents principaux, en vue de procéder, dans le plus bref délai, « au choix et à la délimitation de « votre propriété. »

Nous avons reçu de notre agent, le 6 janvier dernier, la dépêche suivante :

« Lesseps, Paris.

« Nous venons de parcourir le Darien. Nous y « y avons trouvé une végétation splendide : caout- « choucs, oranges, cafés, cacaos, cotons, bois de « construction et d'ébénisterie en abondance ; la « contrée est très riche en or. En 1886 et 1887, « vingt-deux mines d'or ont été concédées, en « outre des mines de Cana et d'Espiritu Santo ; « plusieurs autres ont été demandées. Il est urgent « que la Compagnie prenne possession de son « domaine. Nous vous proposons de demander « l'adjudication et de faire délimiter 200.000 hec- « tares environ, dont moitié pour le gouvernement « Colombien et moitié pour la Compagnie.

« *Signé* : Crozes. »

L'administration a donné à M. Crozes, le 7 janvier, l'autorisation qu'il sollicitait.

Le 12 février, M. Crozes nous a télégraphié :

« Aussitôt reçu votre télégramme du 7 janvier, « j'ai dénoncé au gouvernement de l'Etat de Pa- « nama les deux lots de terrains et ai commencé « la procédure pour obtenir l'adjudication. Par « lettre du 9 janvier, j'ai invité les entrepreneurs « chargés de la délimitation à commencer le mesu- « rage et les plans. Le travail a été commencé le « 12 janvier et il est poussé activement. Il est à es- « pérer que les plans de ces deux lots seront ter- « minés fin mars.

« Nous autorisez-vous à prendre possession « d'un troisième lot au Darien, comprenant « 50,000 hectares bien situés, de facile exploita- « tion et riches ?

« *Signé* : Crozes. »

M. Crozes a reçu toutes les autorisations.

Dans l'exposé complet de la situation financière, qui va suivre, nous ne compterons ni la valeur, ni les produits de ce Domaine, ni la valeur, ni les produits des terrains et des bâtiments que nous possédons sur toute la largeur de l'Isthme traversé par le Canal.

La situation financière

Nous avons vu, plus haut, que les engagements fermes pris par les entrepreneurs était basés sur les conditions d'un travail dont ils ont maintenant toute l'expérience, les prix inscrits aux contrats sont les prix qui leur ont été appliqués, dont ils ont également fait l'expérience pratique, et qui ne laissent donc aucun doute.

L'application de ces prix au travail qui reste à

exécuter par chacun des entrepreneurs fait ressortir les chiffres suivants :

1re Division.........	46.100.000 fr.
2e —	64.000.000
3e —	56.000.000
4e —	48.000.000
5e —	40.000.000
Total.........	254.100.000 fr.
Exécution et installation des ouvrages d'art........	125.000.000
Installation pour l'alimentation des biefs...........	15.000.000
Prévisions maxima, aux contrats, pour installations de toutes natures et achat de matériel	50.000.000
Frais généraux et intérêts à servir aux actions et aux obligations émises à ce jour	210.000.000
Total........	654.100.000 fr.

Pour faire face à cette dépense de 654 millions de francs, prévue au 31 décembre 1887 pour ouvrir le Canal à la grande navigation en 1890, la Compagnie avait :

1° Ses ressources au 1er janvier 1888, s'élevant à la somme de....	110 millions de francs.
2° Le produit de l'emprunt projeté et pour lequel l'autorisation d'émettre des obligations à lots a été demandée....	600 millions de francs.
Total.........	710 millions de francs.

Laissant une somme de 56 millions de francs, suffisante pour couvrir largement le service de l'emprunt projeté de 600 millions de francs, d'ici au 1er juillet 1890.

Etablissons, sous une autre forme, et pour plus de clarté encore, la situation financière *actuelle* de la Compagnie et cette situation *après l'ouverture du Canal à la grande navigation.*

SITUATION ACTUELLE
(31 *décembre* 1887)

	Francs.
Capital Actions. Intérêt annuel ..	15.000.000
Obligations 3 0/0. Charge annuelle, intérêt et amortissement..........	10.080.690
Obligations 4 0/0. Charge annuelle.......................	9.800.000
Obligations Nouvelles (1re série). Charge annuelle................	19.764.060
Obligations Nouvelles (2e série). Charge annuelle................	10.873.610
Obligations 5 0/0 (achat des actions du chemin de fer Colon-Panama). Charge annuelle..........	6.407.900
Total général..........	71.926.260

SITUATION AU MOMENT
DE LA MISE EN EXPLOITATION DU CANAL

	Francs.
Charge annuelle ci-dessus détaillée...........................	71.926.260
Déduction de l'intérêt à servir au Capital-Actions.................	15.000.000
Reste..........	56.926.260
Charge annuelle des 600 millions de francs à se procurer pour inaugurer le Canal	36.000.000
Charge annuelle après l'inauguration du Canal.................	92.926.260

REVENUS.

	Francs.
Dividende des actions du chemin de fer..........................	4.000.000
Produit des 500,000 hectares de terrains concédés gratuitement par le gouvernement Colombien avec les mines que ces terrains peuvent contenir..........................	mémoire
Produit des terrains appartenant à la Compagnie aux deux extrémités du Canal et le long de la ligne, terrains dont la superficie est de 14,100 hectares................	mémoire
Produit de la location des bâtiments..........................	mémoire
Produit du matériel devenu sans emploi	mémoire
Produit des 7,500,000 tonnes transitant à raison de 15 francs par tonne........................	112.500.000
Produit des taxes de pilotage, remorquage et stationnement (7 3/4 0/0 de la taxe de transit).........	8.718.750
Total des revenus du seul transit	125.218.750

DÉPENSES ANNUELLES APRÈS L'INAUGURATION.

	Francs.
D'entretien et d'administration ..	11.000.000
D'emprunt	92.926.260
Total...............	103.926.260

Le *seul* produit des taxes du transit étant de	125.218.750
Et toutes les charges étant de...	103.926.260
Il reste une marge, en chiffres ronds, de.......................	21 millions

de francs, distribuables aux Actionnaires après les prélèvements des réserves et de la redevance au Gouvernement Colombien.

Conclusion

L'autorisation d'émettre des obligations à lots, si elle vous était accordée, l'autorisation éventuelle

de convertir en obligations à lots les emprunts antérieurs, amélioreraient considérablement la situation financière.

Une objection nous a été faite par un certain nombre de Députés: La faveur que nous sollicitons des Pouvoirs publics étant exceptionnelle, des Représentants de la nation ont exprimé le désir que, quoi qu'il pût arriver, le remboursement des obligations et le paiement des lots fussent définitivement assurés, en dehors même des bénéfices de l'entreprise. Nous avons proposé, en conséquence, de majorer les sommes à emprunter du quantum nécessaire pour acheter et déposer des Rentes Françaises, de manière à garantir définitivement le remboursement, avec primes ou lots, de toutes les obligations à émettre, sans exception.

Les autorisations que vous nous avez données successivement nous laissent encore le droit d'émettre pour 260 millions d'obligations. Votre autorisation nouvelle nous permettra, d'une part, d'émettre pour 340 millions d'obligations, et en sus, la somme nécessaire pour garantir les primes et le remboursement d'un emprunt de 600 millions de francs, pourvu que cette somme ne dépasse pas 20 0/0 de l'emprunt.

Le 20 janvier dernier, je vous faisais connaître que je ne renoncerais pas à la demande que j'avais faite d'être autorisé à émettre des obligations à lots, et je vous engageais à signer une pétition :

« N'ayant rien à cacher, vous disais-je, je veux « un débat public où la véritable situation de l'en« treprise sera exposée. Ce n'est donc pas une « mise en demeure que mes associés, que les élec« teurs transmettront à leurs Représentants, mais « une respectueuse requête n'ayant pour but que « la vérité. »

Vous avez répondu à cet appel et les Représentants de la France sont saisis de la question.

Cet examen peut prendre un certain temps.

Mais, là-bas, dans l'Isthme, on travaille, et le temps marche ! Et si nous voulons inaugurer le Canal à sa date, nous ne devons rien négliger. Plus on travaille, plus nous devons veiller à l'exécution des marchés que nous avons passés. La moindre suspension des travaux, pour une cause quelconque, amènerait un grand retard, et nos adversaires, qui veulent s'emparer de votre œuvre, en dépréciant le cours de vos titres, ne manqueraient certes pas l'occasion.

J'ai donc proposé au Conseil d'Administration de procéder tout de suite à l'émission d'une 3e série d'*Obligations Nouvelles* qui offrira précisément les garanties de remboursement que je veux assurer aux obligations à lots : c'est-à-dire que sur le produit de cette émission d'*Obligations Nouvelles* (3e série), un prélèvement proportionnel sera fait pour qu'un achat de Rentes françaises assure, garantisse le remboursement à 1,000 francs de toutes les obligations. Le Parlement aura ainsi la démonstration pratique du système que je compte appliquer à l'émission des obligations à lots.

Ce service de garantie sera fait par les obligataires souscripteurs eux-mêmes qui, constitués en Société civile spéciale, administreront, géreront et surveilleront leur bien.

Cet emprunt étant comme à valoir sur l'emprunt définitif des 600 millions et les souscripteurs actuels intervenant, d'une part pour assurer la marche rapide des travaux, d'autre part pour permettre au Parlement d'examiner avec tout le soin voulu la demande que j'ai faite, il est juste que ces souscripteurs jouissent d'un privilège :

La Compagnie réservera donc à chaque souscripteur à l'émission actuelle des *Obligations Nouvelles, 3e série*, et suivant les circonstances, dans le cas, bien entendu, où l'autorisation d'émettre des obligations à lots me serait accordée, ou le droit de souscrire *avec irréductibilité* à un même nombre d'*Obligations à lots*, ou le droit d'échanger (aux conditions qui seront alors déterminées) les *Obligations Nouvelles* de la 3e série qu'il aura souscrites, contre un même nombre d'*Obligations à lots*.

Grâce à cette émission partielle, nous continuerons avec la vigueur indispensable le creusement du Canal maritime de Panama ; et le Parlement aura le temps d'examiner les conditions diverses de l'œuvre que nous avons entreprise.

Je terminerai en rappelant une parole prononcée dans l'Isthme devant de nombreux témoins, et qui produisit une grande impression ; cette parole doit être répétée aujourd'hui :

M. Ponce de Léon, ingénieur du gouvernement des Etats-Unis de Colombie, qui venait de visiter les chantiers, s'exprima ainsi :

« Nous sommes à même d'apprécier quelle foi, « quelle force de volonté et quelle constance ont « été nécessaires pour commencer, organiser et « installer les travaux de l'excavation du Canal. « Je ne doute plus maintenant du succès de l'en« treprise : La France a commencé l'œuvre, et la « France le terminera ! »

RÉSOLUTIONS

Assistent à la séance 1,074 actionnaires, représentant 125,631 actions.

L'Assemblée vote sur les questions suivantes portées à l'ordre du jour :

A

Vote sur les conclusions du rapport du Président.

L'Assemblée,

Après avoir entendu la lecture du Rapport faite par M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie, au nom du Conseil d'Administration,

Approuve ce Rapport.

B

Exécution du Canal. — Voies et moyens.

L'Assemblée,

Donne tous pouvoirs au Conseil d'Administration

pour se procurer, par voie d'emprunt, selon les besoins, une somme de trois cent quarante millions de francs ;

Et en outre, pour garantir le remboursement, les primes, et, s'il y a lieu, les lots des obligations à créer, et dans ce but, émettre le nombre d'obligations nécessaire pour permettre un achat de Rentes françaises, pourvu que le montant de ces obligations n'augmente pas de plus de 20 0/0 les 600 millions de francs qui restent à emprunter.

Charge le Conseil de déterminer l'époque, le mode et les conditions de l'opération.

ANNEXE A

AU

Rapport à l'Assemblée générale Extraordinaire

DU 1er MARS 1888

Le Trafic futur du Canal de Panama

Extrait de la lettre écrite le 18 janvier 1888 par M. Ferdinand de Lesseps à M. Tirard, Président du Conseil, Ministre des Finances :

L'amiral **Davis**, des Etats-Unis, chargé, en 1866, par le Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, d'évaluer le *total du tonnage qui passerait par le Canal de l'Isthme, s'il était fini (1866), et la valeur de ce mouvement et l'économie qui en serait résultée pour le commerce :*

« Tonnage total qui passerait dans l'année par le « Canal de l'Isthme s'il était fini maintenant (1866), « d'après les rapports officiels, 3.094.070 tonnes.

« Valeur du commerce qui transiterait : 2.339.155.650 « francs. Economie pour le commerce du monde qui « résulterait *dans l'année*, du passage par le Canal, 247.651.940 francs.

« En 1876, 6.188.140 tonnes devaient prendre la voie « du Canal. »

Le général **Grant :**

« En ce qui concerne les Européens, les bienfaits et « les avantages du Canal proposé sont grands ; quant « aux Américains, ces avantages sont incalculables. »

M. le commandant **Taylor** des Etats-Unis :

« On peut dire qu'au quatre centième anniversaire « de la découverte du continent, il y aura un trafic de « six à sept millions de tonnes pour le Canal, et les « possibilités indirectes sont très grandes. »

M. **J.-E. Nourse**, professeur en retraite de l'Observatoire naval de Washington :

« Que l'ouverture du transit interocéanique soit réalisée et alors, certainement, il ne sera pas possible « de faire une évaluation exacte du montant du tonnage « qui descendra de l'extrême Nord, du pied des Montagnes Rocheuses et des Alleghanies. »

L'amiral **Cooper**, des Etats-Unis :

« Les ressources étouffées du Chili et du Pérou, de « nos côtes Nord-Ouest et du Japon, et de l'Australie, « peuvent justifier les prévisions de M. de Lesseps qui « prétend que le tonnage d'un canal à travers l'Isthme « dépassera celui qui transite au Canal de Suez. »

M. **Kelley**, des Etats-Unis :

« Le jour n'est pas éloigné où 15 à 20 millions de « tonnes passeront annuellement par le Canal. »

M. **James Aberthney**, président de la Société des Ingénieurs civils de Londres :

« Si grands qu'aient été les avantages du Canal de « Suez et les facilités qu'il a procurées par les relations « avec nos empires d'Orient, avec l'Australie, la Chine, « le Japon et Ceylan, ils seront augmentés par la construction du Canal maritime proposé pour joindre les « Océans Pacifique et Atlantique. »

M. le chevalier de **Stoess**, consul d'Allemagne à Liverpool :

« Il est bon d'observer que l'évaluation de 6 millions « de tonnes à passer par le Canal a été adoptée comme « minimum, et que ces chiffres seront nécessairement « dépassés, si l'on tient compte du développement « agricole, commercial, industriel et maritime, qui « grandit tous les jours dans les pays que le Canal est « appelé à desservir. »

M. l'Ingénieur **Van Nehus**, de Hollande :

« L'accroissement *normal et moyen* du mouvement « commercial et maritime entre les deux Océans que le « percement de l'Isthme américain doit réunir, est « *d'un million de tonnes* par an.

« Ce mouvement ayant été de 7 millions de tonnes en « 1884 (mouvement minimum relevé), il serait de « 12 millions de tonnes en 1889, au minimum. »

M. **N...**, rédacteur à l'*Avenir National de Port-au Prince :*

« Songez que la commission de statistique du Canal « a évalué à 7 millions et demi de tonnes le transit du « commencement de l'exploitation — transit existant et « non à créer — transit sûr, et que ces 7 millions et « demi de tonnes, à 15 francs par tonne, donnent « 112 millions de francs. Essayez d'autre part de calculer « la progression croissante que subira annuellement ce « transit. »

M. **Paul Leroy-Beaulieu**, membre de l'Institut :

« Si le mouvement maritime vers l'Australie passait, « pour la plus grande partie, par le Canal de Suez, il « est certain que dans peu d'années il ne s'agirait pas « d'un chiffre de 6 à 7 millions de tonnes, ni même de « 11 à 12 millions, mais de 18 à 20...

« Une partie, il est vrai, le *tiers* ou le *quart* peut-être, « du commerce australien pourra prendre la voie de « Panama. C'est également par Panama que passera le « million de tonnes du mouvement maritime de la « Nouvelle-Zélande. »

M. **G. de Molinari**, membre de l'Institut :

« Il est permis de croire que les prévisions seront

« dépassées, car l'expérience atteste que toute abré-
« viation des distances, toute réduction des frais de
« transport élargit les débouchés existants et même en
« crée de nouveaux en augmentant le nombre des mar-
« chandises transportables. Un simple chiffre mon-
« trera, du reste, à quel point la diminution de l'obsta-
« cle naturel des distances peut développer les rela-
« tions commerciales. De 1860 à 1877, le trafic entre les
« ports anglais et les ports asiatiques, rapprochés par
« le percement de l'Isthme de Suez, a passé de 2,292,476
« tonneaux à 4,641,933, soit une augmentation de
« 102,48 0/0. »

M. **Levasseur**, membre de l'Institut (Conclusion de son rapport à la Commission internationale) :

« En 1889, 5 millions et 1/2 de tonnes au moins re-
« présenteront le mouvement commercial des deux
« Océans et 2 millions de tonnes représenteront la frac-
« tion du mouvement commercial entre l'Orient et
« l'Europe, qui semble pouvoir être détournée de la
« voie suivie aujourd'hui, pour prendre celle de
« l'Isthme américain : en tout 7 millions 1/2 de tonnes.»

M. **J.-Ch. Roux,** délégué de la Chambre de commerce de Marseille :

« Je m'inspirerai de la modération de la Commission
« de statistique du Congrès international de 1879 et
« j'accepterai son évaluation, soit 7,500,000 tonnes en
« chiffres ronds. »

M. **de Mateus,** ex-ministre de Colombie à Paris, ministre de Colombie à Rome :

« En ce qui concerne le trafic, je possède des don-
« nées statistiques que je considère comme étant très
« correctes et qui prouvent que le Canal payera à ses
« actionnaires un dividende de plus de 6 pour cent
« dans le cas même où la Compagnie aurait à dépenser
« pour le percement du Canal le double de la somme
« évaluée actuellement par M. de Lesseps, c'est-à-dire
« même si le Canal venait à coûter 3 milliards de francs
« au lieu de 1 milliard et demi de francs. »

M. **N...,** rédacteur à la *Gironde,* de Bordeaux :

« Le Congrès international de 1879 a évalué à sept
« millions et demi de tonnes le mouvement probable
« de la première année d'exploitation. Un mouvement
« de 7 millions de tonnes donnerait, défalcation faite
« des frais d'exploitation et d'entretien, un revenu de
« 8 0/0.

« Le Canal de Suez, qui avait été basé sur un trafic de
« 3 millions de tonnes, qui a déjà atteint 8 millions de
« tonnes, a encore à prendre plus de 10 millions de
« tonnes qui passent par le cap de Bonne-Espérance, en
« chargement de voiliers. Au Canal de Panama, tous les
« navires quelconques — clippers, vapeurs et voiliers,
« — pouvant passer, tout le mouvement maritime s'y
« manifestera, s'y développera même dès la première
« année. »

M. **L. Simonin,** rédacteur du *Sémaphore*, de Marseille :

« En résumant tous les tonnages calculés tant pour la
« côte américaine du Pacifique que pour l'Océanie,
« c'est-à-dire 3,800,000 tonnes d'une part, et 4,300,000
« tonnes de l'autre, on voit que, dès à présent, le Canal
« de Panama peut compter sur 8,100,000 tonnes. »

M. **A. Marteau,** rédacteur en chef du *Journal du Havre :*

« Le trafic par le Canal de Panama aurait été :

	en 1884	Il sera en 1889	Il sera en 1894
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Pour les Etats-Unis. de	2.269.442	3.171.204	4.072.967
— la France.....	887.410	1.106.012	1.324.613
— l'Allemagne ..	460.000	571.527	683.054
— l'Angleterre ..	3.410.130	3.863.165	4.316.201
— les autres pays d'Europe ...	510.000	626.637	743.274
	7.536.982	9.338.545	11.140.109

M. **A. Rousseau,** ingénieur en chef des ponts et chaussées, envoyé en mission à Panama par le ministre des Travaux publics :

« Tous les calculs de M. Levasseur et de M. A. Mar-
« teau sont établis sur des chiffres empruntés aux sta-
« tistiques commerciales de ces divers pays.

« Bien que la presse américaine manifeste le même
« scepticisme à l'égard des recettes futures du Canal
« que des conditions techniques de son établissement,
« je n'ai trouvé nulle part ni réfutation ni même dis-
« cussion sérieuse de ces évaluations. Tout le monde
« reconnaît d'ailleurs que l'ouverture du Canal de Pa-
« nama aura certainement pour effet d'assurer aux ter-
« ritoires de l'Amérique du Nord situés sur le Pacifique
« et notamment en Californie, un puissant essor de ri-
« chesse, de population et par suite de commerce, qui
« ne peut manquer de se traduire par un accroissement
« rapide dans les recettes du Canal. »

ANNEXE B

Lettre de M. G. Eiffel

à M. Ferdinand de Lesseps,
Président-Directeur de la Compagnie du Canal Interocéanique.

Levallois-Perret, le 25 Février 1888.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT-DIRECTEUR,

J'ai l'honneur de vous donner la situation des travaux des Écluses dont vous m'avez confié l'exécution.

Mon personnel d'Ingénieurs et d'Agents de travaux est installé sur les chantiers depuis le 1er janvier. Les fouilles de neuf écluses sont actuellement attaquées avec un personnel d'ouvriers de *trois mille cinq cents hommes*, et ces travaux marchent avec une activité qui, jusqu'à présent, dépasse mes espérances.

Quant aux travaux métalliques, les projets sont complètement terminés ; j'ai passé mes marchés, et il y a

déjà en exécution dans les usines les commandes suivantes :

Usines de Vezin-Aulnoy.....	660.000 kg.
Forges de la Providence....	712.000
Fonderies de Marquise.....	4.414.000
Fonderies Martin, au Mans..	4.343.000
Soit ensemble.....	10.129.000 kg.

Le complément des commandes va suivre incessamment, et dans deux mois les expéditions des parties métalliques seront commencées.

Vous pouvez vous rendre compte, Monsieur le Président-Directeur, par les chiffres qui précèdent, que je m'efforce, par mon activité, de répondre à la confiance que vous avez bien voulu avoir en moi, et je saisis cette occasion de vous donner à nouveau l'assurance de mon dévouement.

G. Eiffel.

ANNEXE C

Bénéfices, pour la France, du Canal de Suez

Note remise le 18 janvier 1888 à M. Tirard, Président du Conseil, Ministre des Finances :

Au 31 décembre 1887, **la Compagnie du Canal de Suez** a donné **à la France seulement**, en prenant pour base la quotité de Titres circulant en France, telle qu'elle est admise par l'Enregistrement pour la perception des impôts :

	Francs
1° Intérêts, dividendes, amortissements, primes et lots aux Actionnaires et Obligataires français..........	445.263.365 70
2° Valeur actuelle du capital apporté par la France, au cours moyen des Titres divers....................	568.282.015 »
3° Valeur actuelle des Parts de fondateurs dont le capital remboursé a été compris dans les frais généraux.	48.750.000 »
4° Traitements et salaires payés au personnel français ; outillage et matériel commandés et payés à des constructeurs et industriels français.	348.275.290 10
5° Impôts payés à l'administration du Timbre et de l'Enregistrement de 1862 à 1887 et qui, pour la dernière année, se sont élevés à **2.382.142 francs 60**..........................	26.006.080 19
Total au 31 décembre 1887.....	1.436.576.750 99

Le Président-Directeur,
Ferdinand de Lesseps.

MANIFESTATION HOLLANDAISE

Nous lisons dans le *Messager de Paris*, du 26 février :

Notre correspondant particulier nous écrit d'Amsterdam :

« Amsterdam, 24 février 1888.

M. Ferdinand de Lesseps vient d'être l'objet d'une démonstration flatteuse et distinguée de la part des premières maisons de commerce d'Amsterdam et de Rotterdam, auxquelles se sont associées les notabilités parmi les armateurs, banquiers, assureurs et grands industriels de ces deux villes au nombre de plus de cent cinquante pour signer une adresse.

Voici le texte de ce document :

« Les soussignés, industriels, commerçants, ar « mateurs, assureurs dans les Pays-Bas, action- « naires et obligataires de la Société du Canal « de Panama, ont l'honneur de vous informer « qu'ils suivent avec un vif intérêt vos incessants « et fructueux efforts pour terminer la grande « oeuvre qui vous occupe.

« Ils n'ont pas le droit, comme leurs co-intéres- « sés français, de s'adresser à votre représentation « législative pour seconder vos projets financiers, « mais ils tiennent à vous exprimer leur profonde « sympathie et leur entière confiance.

« Les Néerlandais, de tout temps, ont été des « commerçants et des navigateurs, et leurs visées « pacifiques tendent à améliorer les intérêts maté- « riels, à développer l'échange international et à « unir dans une entente cordiale tous les peuples « pour le bien être commun.

« Toute leur politique se résume dans cette « formule : Paix, Progrès et Liberté.

« Cette formule est le programme de votre vie « entière ; il y a donc rapprochement entre vos « actes et nos aspirations.

« Que la France, qui seule parmi les grandes « nations, a cru en vous lors des travaux du perce- « ment de l'Isthme de Suez et vous en a fourni les « moyens aussi largement que vous lui en avez « prodigué les résultats, soutienne votre œuvre par « son autorisation à la compléter.

« Ce sera un service qu'elle rendra au monde « entier, la seule récompense que vous désirez et « qui soit digne de vous.

« Agréez, Monsieur le président, l'expression « de notre parfaite considération.

DÉPOT DE LA PÉTITION

sur le bureau de la Chambre des Députés

Nous empruntons au *Journal officiel* la nomenclature des divers dépôts faits sur le bureau de la Chambre, par les députés, de la pétition des Actionnaires et Obligataires de la Compagnie de Panama :

SÉANCE DU 21 FÉVRIER 1888

MM. **Gagneur, Poupin, Chamberland, Reybert** et **Bourgeois**, députés du *Jura*, ont déposé sur le bureau de la Chambre des Députés des pétitions signées de 806 actionnaires et obligataires du Canal de Panama, au nom de 105 communes du département du Jura.

M. **Thomas-Derevoge**, député de la *Marne*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Marne.

MM. **Vernhes, Vernière, Galtier** et **Déandreis**, députés de l'*Hérault*, ont déposé des pétitions d'action-

naires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Hérault.

M. **Paul Le Roux,** député de la Vendée, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Vendée.

M. **Fougeirol**, député de l'*Ardèche* a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Ardèche.

M. **le vicomte Blin de Bourdon**, député de la *Somme*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Somme.

M. **Bernier,** député du Loiret, a déposé 82 pétitions signées par 943 habitants des quatre arrondissements du Loiret, porteurs d'actions et d'obligations du Canal de Panama.

M. **Barbe,** député de *Seine-et-Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Oise.

M. **Armand Viellard**, député du *Haut-Rhin* (territoire de Belfort), a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le territoire de Belfort.

M. **du Bodan,** député du *Morbihan*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Morbihan.

MM. **Baïhaut, Marquiset, Levrey, Versigny** et **Mercier**, députés de la *Haute-Saône*, ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Haute-Saône.

SÉANCE DU 23 FÉVRIER

MM. **Vilar** et **Brousse**, députés des *Pyrénées-Orientales*, ont déposé sur le bureau de la Chambre des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Pyrénées-Orientales.

M. **Gaston Marquiset,** député de la *Haute-Saône*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domicilés dans le département de la Haute-Saône.

M. **Barbe,** député de *Seine-et-Oise*, a déposé de nombreuses pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Oise.

M. **le comte de Kersauson,** député du *Finistère*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Finistère.

M. **Giguet,** député de *l'Ain*, a déposé soixante-quatorze pétitions signées de trois cent trente-six actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Ain.

M. **le duc de Mouchy,** député de *l'Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Oise.

M. **Delafosse,** député du *Calvados*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Calvados.

MM. **Thiers, Million** et **Guillaumou,** députés du *Rhône*, ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Rhône.

M. **Mézières,** député de *Meurthe-et-Moselle*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Meurthe et-Moselle.

M. **Cazauvielh,** député de la *Gironde*, a déposé cent trente-deux pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Gironde.

SÉANCE DU 24 FÉVRIER

M. **Barbe,** député de *Seine-et-Oise*, a déposé sur le bureau de la Chambre quinze pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Oise.

M. **de Montéty**, député de l'*Aveyron*, a déposé des pétitions émanées d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama domiciliés dans les communes de Rodez, Marcillac, Cassagnes-Begoubes, Clairvaut, Sauveterre et le Monastère, arrondissement de Rodez (Aveyron).

M. **Barascud,** député de l'*Aveyron*, a déposé un certain nombre de pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama domiciliés dans les communes de Saint-Affrique, Cornus, Saint-Rome, de Tarn, Montagnac, Montlaur, Belmont et Borquies.

M. **le vicomte Calvet-Rogniat,** député de l'*Aveyron*, a déposé des pétitions d'un certain nombre d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans les communes de Millau, Creissels, Recoules, Prévenquièves, Riouve, Mostuejouls, Saint-Beauzely, Peyrelau, Nont et La Cavalerie, arrondissement de Millau (Aveyron).

M. **Cibiel,** député de l'*Aveyron*, a déposé des pétitions d'un certain nombre d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans les communes de Villefranche, Ygest, Decazeville, Aubin, Viviez et Pauchot, arrondissement de Villefranche (Aveyron).

M. **de Benoit,** député de l'*Aveyron*, a déposé des pétitions d'un certain nombre d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama domiciliés dans les communes d'Espalion, Saint-Geniez-d'Olt, Saint-Symphorien et Saint-Amans-des-Cots, arrondissement d'Espalion (Aveyron).

MM. **Barrière, Gomot, Laville, Le Guay, Gilbert-Gaillard, Guyot-Dessaigne, Duchasseint, Chantagrel** et **Blatin,** députés du *Puy-de-Dôme*, ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domicilés dans le département du Puy-de-Dôme.

M. **d'Ariste,** député des *Basses-Pyrénées*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Basses-Pyrénées.

M. **Léglise,** député des *Landes*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Landes.

M. **Martin** (d'Auray), député du *Morbihan*, a déposé une pétition d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Morbihan.

SÉANCE DU 25 FÉVRIER

MM. **Noël-Parfait, Milochaud, Maunoury** et **Deschanel,** députés d'*Eure-et-Loir*, ont déposé sur le bureau de la Chambre des députés, des pétitions de 650 actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département d'Eure-et-Loir.

M. **Laroche-Joubert**, député de la *Charente*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Charente.

MM. **Arnault, Prax-Paris** et **Trubert**, députés de *Tarn-et-Garonne*, ont déposé des pétitions d'habitants de ce département intéressés dans l'exécution du Canal de Panama.

M. **Rauline,** député de la *Manche*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Manche.

MM. **Gusman Serph, Lecointre, Pain, de Soubeyran** et **Creuzé,** députés de la *Vienne*, ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama domiciliés dans le département de la Vienne.

MM. **Buvignier, Develle, Gillet, Poincarré** et **Roger,** députés de la *Meuse*, ont déposé cent quinze pétitions, d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Meuse.

M. **Jolibois,** député de la *Charente-Inférieure*, a déposé cent vingt-six pétitions émanant d'un très grand nombre d'habitants de la Charente-Inférieure intéressés dans l'exécution du Canal maritime de Panama.

M. **Lefebvre,** député de *Seine-et-Marne*, a déposé deux cent vingt-deux pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Marne.

SÉANCE DU 27 FÉVRIER

M. **Cunéo d'Ornano**, député de la *Charente*, a déposé sur le bureau de la Chambre des députés une pétition d'un certain nombre de porteurs de titres de Panama, domiciliés dans le département de Charente.

MM. **Cazeaux,** le **marquis de Breteuil** et **Soucaze,** députés des *Hautes-Pyrénées*, ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Hautes-Pyrénées.

MM. **le comte Murat, de Valon, le baron Dufour** et **le baron Paul de Lamberterie,** députés du Lot, ont déposé des pétitions d'habitants du département du Lot, intéressés dans l'exécution du Canal de Panama.

M. **Maurel,** député du *Var*, a déposé, au nom de la députation de ce département, quatre-vingt-cinq pétitions d'actionnaires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Var.

MM. les Députés de l'*Indre* ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Indre.

MM. **Prax-Paris, Arnault** et **Trubert,** députés de *Tarn-et-Garonne*, ont déposé une pétition d'actionnaires du Canal de Panama, domiciliés à Montricoux (Tarn-et-Garonne).

M. **Dubois,** député de la *Côte-d'Or*, a déposé de nombreuses pétitions de porteurs d'actions et d'obligations du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Côte-d'Or.

SÉANCE DU 28 FÉVRIER

M. **Bernard,** député de *Doubs*, a déposé sur le bureau de la Chambre une pétition d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés à Beaume-les-Dames. **(A suivre.)**

LES ASSOCIÉS
DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Nous lisons dans le *Moniteur universel* :

Nous recevons de nos lecteurs, actionnaires ou obligataires de Panama, des lettres qui témoignent du zèle avec lequel les associés de M. Ferdinand de Lesseps le suivent dans l'exécution de son deuxième grand canal. La plupart sont prêts à tous les sacrifices, pourvu que l'œuvre s'achève; et c'est à qui trouvera des combinaisons financières où les procédés les plus ingénieux s'allient à l'esprit de dévouement le plus pur. Nous ne pouvons pas répondre à nos lecteurs, mais il est bon qu'ils sachent que nous transmettons toutes leurs idées à M. Ferdinand de Lesseps.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE).

Paiement du 2e coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 2 (de 7 fr. 50) échéant le 15 mars 1888, sera payé, à partir du jeudi 15 mars 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 068, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS;
BANQUE D'ESCOMPTE;
COMPTOIR D'ESCOMPTE;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL;
CRÉDIT LYONNAIS;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

Quatrième Tirage.

Le quatrième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) aura lieu le jeudi 15 mars prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 4 0/0

Sixième tirage.

Le sixième tirage des obligations 4 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 15 mars prochain, à 1 heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 896 obligations (462, 1re série — 434, 2e série) qui seront remboursables à dater du lundi 2 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du 7e coupon

Les porteurs d'obligations 4 0/0 de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 7 (de 10 francs) échéant le 1er avril 1888, sera payé, à partir du mardi 3 avril 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 9 fr. 45, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS 3 0/0

Septième tirage.

Le septième tirage des obligations 3 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 31 mars prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 608 obligations qui seront remboursables à dater du lundi 16 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 16 au 29 Février 1888

OPPOSITIONS

Opp. 817. — 1° Sur cinq dixièmes de part de fondateur nos 2,854, 2,981, 3,504, 4,120 et 5,976.

2° Sur cinq actions au porteur, nos 79,194, 99,103, 101,504, 505,932 et 517,940.

Opp. 818. — 1° Sur neuf obligations 3 0/0 au porteur, n° 480,965 à 480,973.

2° Sur huit obligations 3 0/0 au porteur, nos 32,219 à 32,226.

3° Sur deux Obligations Nouvelles, (2e série) au porteur, nos 41,006 et 41,007.

4° Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 4,098 pour dix actions.

Opp. 819. — Sur cinq Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 7,307, 21,933, 65,291 à 65.293.

Opp. 820. — 1° Sur un coupon n° 16 (échéance du 1er janvier 1889) d'action au porteur n° 546,593.

2° Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 février 1888) d'Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 189,988.

Opp. 821. — Sur six coupons n° 6 (échéance du 15 février 1888) d'Obligations Nouvelles au porteur (1re série) numéros 314,223 à 314,228.

Opp. 822. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur n° 24,133.

Opp. 823. — Sur sept obligations 4 0/0 au porteur, numéros 123,070, 123,072, 123,074, 123,075, 123,077 à 123,079.

Opp. 824. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 447,998.

Opp. 825. — Sur douze obligations 3 0/0 au porteur, nos 395,872, 395,873, 403,076, 403,077, 531,653 à 531,659, 564,421.

Opp. 826. — Sur six coupons n° 6 (échéance du 1er octobre 1887) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 39,478, 39,479, 61,457, 167,000, 203,600 et 203,601.

Opp. 827. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (1re série), n° 219,976.

Opp. 828. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, numéro 579,512.

Opp. 829. — Sur un dixième de part de fondateur, numéro 5,003.

MAINLEVÉES

Opp. 85. — Sur six actions au porteur nos 310,727 à 310,732.

Opp. 92. — 1° Sur quinze coupons n° 3 (échéance du 1er juillet 1882) d'action provisoire nos 16,446 à 16,460.

2° Sur quinze coupons n° 4 (échéance du 1er janvier 1883) d'action provisoire nos 16,446 à 16,460.

Opp. 733. — 1° Sur une Obligation Nouvelle (2e série), non libérée n° 10,138.

2° Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 24,957.

3° Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 125,791 et 125,792.

4° Sur trois actions au porteur nos 353,136, 353,137 et 361,440.

Opp. 742. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série) libérée de 175 francs n° 423.

Opp. 781. — 1° Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 52,449.

2° Sur une obligation nouvelle (1re série) au porteur, n° 333,486.

3° Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 62,855.

Opp. 802. — Sur une action au porteur, n° 551,175.

ERRATUM

Opp. 813. — *Lire:* Coupons n° 1 d'Obligations Nouvelles (1re série) n° 258,770.

Au lieu de :

Coupons n° 5 d'Obligations Nouvelles (1re série) n° 258,770

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 15 AU 29 FÉVRIER 1888

DATES — Févr.	PARTS de FONDATEUR	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouis. janvier 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouis. janvier 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 janv. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouis. 15 oct. 87	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. oct. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 déc. 1887	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	DEUXIÈME SÉRIE 250 F. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
15	1920 1910 1900 1920 1900	272.50 271.25 273.75 272.50	en liq.: ... au 15: 272.5	222 215 217.50	150 145 144 145	185 183 50 183 182	310 305 310	332.50 330 325	300 297 295	315 312 310 305.25
16	1900 1880 1875 1860 1850	267.50 266.25 265 263.75 262 50 261.25 260 2158 75 257.50 258.2 253.75	en liq.: 67.50 au 29: 265	200 205 188.75 188 192	140 135 135 135	175 170 168 165 162 165	300 305 295 285 292 290 288	325 320 25 315 305 300 302 310 305 307.50	290 280 270	295 298 300 290 292 50
17	1650 1700 1750 1765	255 257.50 258.75 260 261.25 265 262 50	en liq. : ... au 29: 252,50	190 202 205 2.2.50	130 134.50 137.50 138 138.75 1.9	163 162 16 170 172 173 165	300 305 315 313 307 50 303 308.75	320 325 330	260 270 275 280	305 311.20 312 50 313.75 315
18	1765 1775 1800 1790 1780 1800	272 50 266.25 265 263.75 261.25 260 256.25 263.75 261.25	en liq. : ... au 29: 268.75	235 220 215 216.25 220 225	145 146 141 140.50 144 145 146 147	183 50 18 177 50 181.25 182.50	330 325 320 315 310	320 322.50 327.50 328.75	285 290 280	310 315 307 50
20	1850 1840 1900 1950 1975 1875 1830 1825 1840	270 265 263.75 261.2	en liq. : ... au 29, 263.75	225 227.50 222 50 217.50 216 25 215	150 148 150	182 50 181 25 180	320 325 330 320 322.50	325 330 332 330	300 315 307,50 300	312.50 308.25 312 313
21	1880 1870 1925 1895 1900	260 258.75 257.50 263.7 265	en liq. : ... au 29, 257.50	220 227.50 221.50	148.75	178.50 178 180	322.50 320 315 322.50	325 330	302 300	310 312 315 313
22	1900 1905 1910	265 267 50 268.75 270	en liq. : au 29, 263.75	221.25 226.25 227 227.50	147 146.50 147 147.50 148	178.75 180 181 182	320 318 320 322 322 50	3.5 340 345	290 300	315 312 50 310
23	1925 1935 1945 1:50 1945 1950	268 75 267.50 268.75 271.25 270	en liq. : ... au 29, 267.50	230 232.50 235 230 232	150 151 148 149	180 182 50 184 186 1 5	327 330 327 327.50	345 347 344	305 309.75 312	315 317.50 320
24	1930 1940 1945	270 271 25 273 75 272.50	en liq. : ... au 29, 270	225 230	150 148	185 182.25 181.25	330 332 333 335	344 344 343	305 310 315 310	320 322 323 75 325
25	1950 1945 1975 2000 1980 1960	273.75 275 276.25	en liq. : ... au 29, 275	226 227 50 230	147 145 147 150 149	185 184.50 183	330 330.25 330 50 330	345 347.50	300 305 307	320 325
27	1990 1975 1980 1990 2000 1987.50 1990	280 277.50 277.50 278.75 280	en liq. : ... au 29, 277.50	230 232 228 227.50	150 149	186 187 180	332 50 335 332	345 345.75 346.75 345	310	323.75
28	2000 1995	275 276.25 277.50 278.75 280	en liq. : ... au 29, 275	228 226 225 226	150 149	190 189 188 187,50 187	330 328 327.50 326 325	347 345 343	300 307.50 312	310 315 320 325 315
29	1950 1945	270 265 263 75 262.50 257.50 256.25 257.50	en liq. : .. au 29: 255	220 217 50 215 212 210 205	148.50 148 147 142 141 140.50 145	180 179 175 180 182 176	330 327 326 325 324 323.50 320 323	335 330 325 320	307 306 305 300	318 316 315 314 312

9e Année. — Numéro 205 *bis*. Vendredi 9 Mars 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

AVIS

Nous publions ce numéro extraordinaire du *Bulletin* pour que nos lecteurs aient sous les yeux les conditions de l'émission des *Obligations Nouvelles*, 3e série, avant le 14 mars, notre numéro ordinaire ne devant paraître que le 16.

Notre numéro du 16 ne paraîtra exceptionnellement que le 20 mars, espérant être en mesure, à cette date, de donner des informations suffisamment précises sur le résultat de l'émission.

LETTRE
DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Le Prospectus pour l'émission du 14 mars, que nous publions à la dernière page de ce numéro du *Bulletin*, contient, au verso, une lettre de M. Ferdinand de Lesseps aux Actionnaires et Correspondants de la Compagnie du Canal de Panama.

Cette lettre résume le Rapport lu aux Actionnaires et donne des indications sur l'émission du 14 mars.

Voici cette lettre :

A Messieurs les Actionnaires et Correspondants de la Compagnie du Canal de Panama.

Paris, le 2 mars 1888.

MESSIEURS,

Le programme définitivement adopté pour l'ouverture du Canal de Panama à la grande navigation, ne comporte plus qu'une extraction de 34 millions de mètres cubes.

Les engagements fermes pris par tous les entrepreneurs assurent l'achèvement pour le milieu de l'année 1890.

M. l'ingénieur Eiffel s'est engagé, de son côté, à avoir terminé et installé sur place tous les ouvrages d'art nécessaires à l'inauguration du Canal en 1890.

Le Canal inauguré donnera passage aux plus grands navires : aux paquebots de 150 mètres de longueur et d'un tirant d'eau de 8 mètres.

Un trafic de 7 millions et demi de tonnes pourra passer le Canal dès la première année de sa mise en exploitation.

Pour alléger les charges de l'entreprise, j'ai demandé au Gouvernement de la République de m'autoriser — comme le Gouvernement Impérial l'avait fait pour les actionnaires du Canal de Suez, dans des circonstances identiques, — à émettre des obligations à lots.

Je m'engagerai, pour dégager toute la responsabilité du Parlement, à acheter, avec une partie de la somme empruntée, des Rentes françaises 3 0/0 qui seront immobilisées et dont le revenu assurera, jusqu'à la fin de la concession, non seulement le paiement de tous les lots, mais encore le remboursement de toutes les obligations émises en vertu de l'autorisation sollicitée.

Tant de calomnies ont été dirigées contre notre entreprise, que le Parlement, saisi de ma demande par les actionnaires eux-mêmes qui ont pétitionné dans ce but, voudra connaître la vérité.

J'écrivais, le 15 novembre 1887, à M. Rouvier, alors Président du Conseil des Ministres : « Je « tiens à votre disposition, Monsieur le Prési- « dent, et en conséquence à la disposition du « Parlement, tous contrats et documents actuel- « lement en nos mains par lesquels l'exécution « du programme arrêté est garantie. »

Cet examen peut prendre un certain temps.

Mais, là-bas, dans l'Isthme, on travaille ; et le temps marche ! Et si nous voulons inaugurer le Canal à sa date, nous ne devons rien négliger. Plus on travaille, plus nous devons veiller à l'exécution des marchés que nous avons passés. La moindre suspension des travaux, pour une cause quelconque, amènerait un grand retard, et nos adversaires, qui veulent s'emparer de votre œuvre en dépréciant le cours de vos titres, ne manqueraient certes pas l'occasion.

J'ai donc proposé au Conseil d'Administration

de procéder tout de suite à l'émission d'une 3e série d'*Obligations Nouvelles*, qui offrira précisément les garanties de remboursement que je veux assurer aux *Obligations à lots*.

C'est-à-dire que sur le produit de cette émission d'*Obligations Nouvelles* (3me série), émises à 460 fr., un prélèvement proportionnel sera fait pour qu'un achat de Rentes françaises 3 0/0 assure, garantisse le remboursement à 1,000 francs de toutes les Obligations.

Le Parlement aura ainsi la démonstration pratique du système que je compte appliquer à l'émission des obligations à lots.

L'emprunt d'aujourd'hui étant, en conséquence, comme à valoir sur l'emprunt définitif des 600 millions, et les souscripteurs actuels intervenant, d'une part, pour assurer la marche rapide des travaux, d'autre part, pour permettre au Parlement d'examiner avec tout le soin voulu la demande que j'ai faite, il est juste que ces souscripteurs jouissent d'un privilège.

La Compagnie réservera donc à chaque souscripteur à l'émission actuelle des *Obligations Nouvelles 3e série*, et suivant les circonstances (dans le cas, bien entendu, où l'autorisation d'émettre des obligations à lots me serait accordée) ou le droit de souscrire, *avec irréductibilité*, à un même nombre d'*Obligations à lots*, ou le droit d'échanger, aux conditions qui seront alors déterminées, les *Obligations Nouvelles de la 3e série* qu'il aura souscrites, contre un même nombre d'*Obligations à lots*.

Veuillez agréer, Messieurs, la nouvelle assurance de mon respectueux dévouement.

FERDINAND DE LESSEPS.

TÉLÉGRAMME

du Directeur des Travaux

M. Ferdinand de Lesseps a reçu la dépêche télégraphique suivante de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées qui dirige les travaux à Panama :

« Lesseps, Paris,

« Sommes heureux d'apprendre le succès de « l'Assemblée. Nous avons tous une confiance « inébranlable dans la réussite finale.

« JACQUIER. »

LE TRAVAIL DE NUIT

Extrait du *Star and Herald* de Panama :

« Dans un précédent numéro, nous avons annoncé que l'installation de la lumière électrique à la Culebra avançait avec rapidité. Nous apprenons maintenant que les arrangements qui furent confiés au jeune ingénieur électricien, M. Henri Forli, ont été complétés, et que les essais qui ont été faits depuis la nuit du 21 courant ont été couronnés de succès.

« Dans un temps relativement court, le travail pourra être continué pendant toute la nuit dans les chantiers de MM. Artigue, Sonderegger et Ce, à cette importante station. »

LE TRAFIC DU CANAL

Extrait de la *Revue-Gazette :*

Il est un point qui nous paraît intéressant à noter: c'est l'opinion que les divers promoteurs expriment relativement au trafic; car, qu'il s'agisse de n'importe quelle communication à établir entre les deux Océans, l'élément trafic est le même.

Le « Comité du Commerce », appelé à fournir un rapport à la Chambre des Représentants à Washington, a donné son opinion sur le trafic. La voici, d'après le *Courrier des Etats-Unis:*

« Le Comité du commerce estime... qu'il « existe à présent, attendant impatiemment l'ouverture d'un canal interocéanique, des éléments « suffisants pour alimenter une circulation annuelle de 8 à 9 millions de tonnes »

SUEZ ET PANAMA

Nous lisons dans la *Revue-Gazette :*

Le rapport que M. Ferdinand de Lesseps vient de lire aux Actionnaires du Canal de Panama donne, en annexe, un document bien instructif. C'est le relevé de l'argent que le Canal de Suez a donné à la France seulement.

Le Canal de Suez a déjà donné *un milliard et demi de francs* à l'épargne française.

Nous compléterons au moyen de quelques chiffres intéressants :

Voici ce que les Actionnaires et Obligataires du Canal de Suez ont touché, par action, délégation et obligation, depuis que M. Ferdinand de Lesseps eut l'idée de creuser le Canal, ce que de grands ingénieurs déclaraient impossible :

Titres de la Compagnie de Suez.	Somme totale touchée par le porteur pour un seul titre.
ACTION	843 francs par *Action.*
DÉLÉGATION	1.034 francs par *Délégation.*
OBLIGATION	500 francs par *Obligation.*

A côté des grands Ingénieurs qui déclaraient que le creusement du Canal de Suez était impossible, il y avait les grands Economistes qui disaient : « Il est possible que le Canal de Suez puisse se faire, mais il ne « rapportera presque rien et les Actions (textuel) ne « vaudront jamais plus de 700 francs. »

Voici le résultat :

Titres de la Compagnie de Suez	Prix d'émission	Valeur actuelle	Bénéfice réalisé par chaque titre
	Francs	Francs	Francs
ACTIONS	500	2.117.50	1.617.50
DÉLÉGATIONS	270	870 »	600 »
OBLIGATIONS	300	598 »	298 »

La ténacité, l'intelligente persévérance dont firent preuve les Actionnaires et les Obligataires du Canal de Suez ont enrichi la France; il en sera de même des Actionnaires et des Obligataires du Canal de Panama.

J.-PAUL FABRE.

LA PROPOSITION DE LOI

Pour les Obligations à lots

Nous lisons dans le *Journal des Débats :*

A la Chambre, la proposition de loi tendant à autoriser la Compagnie de Panama à émettre des Obligations à lots a été signée et présentée par MM. Alfred Michel, Levrey, Maunoury, Hurard, Saint-Martin, Sarlat, Clovis Hugues, Bernier, Noël Parfait, etc.

Ces députés, après avoir rappelé les précédents, terminent ainsi leur exposé des motifs :

« Nous pensons que les représentants de la nation doivent fournir à M. Ferdinand de Lesseps, comme il l'a demandé, et aux quatre cent mille Français qui se sont associés au fondateur du Canal de Suez pour exécuter le Canal maritime de Panama, le moyen, en établissant la vérité, de poursuivre l'achèvement du Canal maritime interocéanique. »

L'émission partielle d'Obligations, toutes remboursables à 1,000 francs, maintenant annoncée, devant avoir lieu le 14 mars, la Chambre aura le temps d'examiner avec soin la proposition de loi qu'un certain nombre de députés viennent de déposer, appuyée d'ailleurs de pétitions, dont le nombre des signatures dépasse actuellement cent cinquante mille.

DÉPOT DE LA PÉTITION

des Actionnaires et Obligataires à la Chambre des Députés

Nous continuons, d'après le *Journal officiel*, la nomenclature du dépôt, par les Députés, des pétitions qu'ils ont reçues des Actionnaires et Obligataires de la Compagnie de Panama, publication que nous avons commencée dans notre numéro du 2 mars et que nous continuerons au fur et à mesure des dépôts nouveaux effectués.

La nomenclature ci-après donne les dépôts du 28 février au 5 mars :

SÉANCE DU 28 FÉVRIER

M. **Bernard**, député du *Doubs*, a déposé sur le bureau de la Chambre une pétition d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés à Baume-les-Dames.

SÉANCE DU 29 FÉVRIER

M. **Levet,** député de la *Loire,* a déposé sur le bureau de la Chambre des pétitions d'actionnaires et d'obligataires de la Compagnie du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Loire.

MM. **les députés de l'Orne** ont déposé des pétitions d'habitants du département de l'*Orne*, intéressés dans l'exécution du Canal de Panama.

SÉANCE DU 1er MARS.

M. **Maurice Faure,** député de la *Drôme,* a déposé sur le bureau de la Chambre des pétitions d'actionnaires et d'obligataires de la Compagnie du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Drôme.

M. **Le Provost de Launay,** député des *Côtes-du-Nord,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Côtes-du-Nord.

M. **Marty,** député de l'*Aude*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Aude.

M. **Léglise**, député des *Landes*, a déposé une pétition d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés à Bais (Mayenne).

SÉANCE DU 2 MARS

M. **Guillemaut,** député de *Saône-et-Loire,* a déposé des pétitions d'Actionnaires et d'Obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Saône-et-Loire.

M. **Vacher,** député de la *Corrèze,* a déposé des pétitions d'Actionnaires et d'Obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Corrèze.

M. **Paul Granier de Cassagnac,** député du *Gers,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Gers.

M. **le comte de Maillé,** député de *Maine-et-Loire,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Maine-et-Loire.

SÉANCE DU 3 MARS

M. **Charles Dupuy,** député de la *Haute-Loire*, a déposé des pétitions d'habitants de ce département, intéressés dans l'exécution du Canal maritime de Panama.

M. **Dugué de la Fauconnerie,** député de l'*Orne*, a déposé une pétition d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés à Berd'huis.

M. **Dethou,** député de l'*Yonne*, a déposé 165 pétitions d'actionnaires ou d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Yonne.

SÉANCE DU 5 MARS

M. **Pelisse,** député de la *Lozère,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Lozère.

M. **Thomson,** député de *Constantine*, a déposé des pétions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Constantine.

M. **de Montéty,** député de l'*Aveyron,* a déposé une pétition d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Aveyron.

(à suivre.)

CONDITIONS GÉNÉRALES

de la souscription du 14 mars

Dans sa séance du 27 février 1888, le Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal de Panama a approuvé, à l'unanimité, sur la proposition de M. Ferdinand de Lesseps, l'émission annoncée d'autre part.

Voici les conditions générales de la souscription, annexées au prospectus que nous donnons ci-contre :

Les titres provisoires attribués aux souscripteurs à la répartition seront au porteur ou nominatifs, suivant leur demande. Ils seront délivrés à la caisse où la souscription aura été faite.

Les versements successifs sur les Obligations provisoires seront reçus au siège de la Compagnie, aux guichets des Sociétés de crédit désignés ci-dessus et chez leurs correspondants en France et à l'Etranger.

Après libération, les Obligations provisoires seront échangées contre des Obligations définitives, lesquelles pourront être délivrées sans conformité de numéros avec les titres provisoires.

Les titres appelés au remboursement auront droit au montant des coupons échus à la date fixée pour le remboursement.

Les versements en retard seront passibles d'un intérêt de 6 0/0 l'an.

Les titres provisoires sur lesquels les versements exigibles n'auraient pas été effectués pourront être vendus à la Bourse de Paris, sans mise en demeure, un mois après l'échéance du terme dû, pour le compte et aux frais et risques des retardataires; dans tous les cas, ils ne pourront être régularisés que par le versement d'une soulte représentant les intérêts composés nécessaires à la reconstitution du capital d'amortissement. En cas de sortie au tirage avant le paiement des termes exigibles, ils seront déchus du droit à la prime de remboursement.

Les titres définitifs seront munis de coupons trimestriels de 7 fr. 50 aux échéances des 1er mars, 1er juin, 1er septembre et 1er décembre, payables au siège social de la Compagnie, à Paris, et chez ses correspondants, en France et à l'Etranger.

Les tirages auront lieu chaque année, le 1er août ; le remboursement des titres sortis sera effectué le 1er du mois qui suivra le tirage; les titres définitifs participeront seuls aux tirages.

Les formalités nécessaires pour l'admission des Obligations à la Cote officielle seront remplies aussitôt après la clôture de la souscription.

Le Gérant : POURTET.

9e Année. — Numéro 206. Jeudi 22 Mars 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

ÉMISSION DU 14 MARS 1888

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS
aux Correspondants de la Compagnie.

Paris, le 20 mars 1888.

M.

Le Conseil d'Administration de la Compagnie, dans sa séance de ce jour, a constaté que les souscriptions régulières à l'émission du 14 mars atteignent actuellement le chiffre de 108.236 obligations.

Toutes les souscriptions régulièrement faites sont donc intégralement attribuées aux souscripteurs.

L'émission du 14 mars était, suivant les termes de mon rapport du 1er mars, une émission « partielle » destinée à assurer la marche des travaux : « Grâce à cette émission partielle, di- « sais-je, nous continuerons avec la vigueur in- « dispensable le creusement du Canal maritime « de Panama, et le Parlement aura le temps « d'examiner les conditions diverses de l'œuvre « que nous avons entreprise ».

Cette émission partielle en *Obligations Nouvelles 3e série* (dont le remboursement à 1,000 francs est garanti par un dépôt de Rente française), représente déjà 50 millions de francs. C'est un résultat satisfaisant, puisqu'il répond au but que nous poursuivions.

J'espère que le Parlement, maintenant saisi de la question par sa *Commission d'initiative*, qui vient de conclure à la prise en considération de la proposition de loi tendant à m'autoriser à émettre des Obligations à lots, — j'espère, dis-je, que le Parlement voudra statuer pendant que nos ressources réalisées nous mettent à l'abri, ici, ainsi que nos travailleurs dans l'Isthme, des attaques de la spéculation.

Mais nous devons prévoir le cas où des incidents actuellement imprévus viendraient retarder une solution législative.

D'autre part, un grand nombre de nos associés m'ont exprimé le regret de n'avoir pu, entre l'annonce de l'émission et le 14 mars, se procurer les fonds nécessaires pour participer à la souscription.

En conséquence, et sur ma proposition, le Conseil d'administration a décidé, dans sa séance de ce jour, que vous pourriez continuer à recevoir, jusqu'à nouvel ordre, mais à la condition d'une *libération totale* seulement, et au même prix d'émission, soit 460 francs, les demandes d'obligations qui seraient faites à vos guichets.

Il va sans dire que ces obligations jouiraient exactement et complètement des mêmes avantages et privilèges attachés aux obligations souscrites pendant la période de l'émission.

Je me réserve, bien entendu, de suspendre cette faculté par une simple dépêche télégraphique.

Le nouveau témoignage de confiance que vien-

nent de me donner mes compatriotes m'est surtout précieux, parce qu'il encourage, comme ils le méritent, ceux qui se sont dévoués, dans l'Isthme, au succès de l'œuvre entreprise par la France et qui doit être achevée comme l'a été l'entreprise du Canal de Suez.

Veuillez agréer, M. , la nouvelle assurance de mon entier dévouement.

FERDINAND DE LESSEPS.

LA PROPOSITION DE LOI
POUR
LES OBLIGATIONS A LOTS

Le 1er mars, le jour même de la réunion des actionnaires en assemblée, la Chambre des députés était saisie d'une proposition de loi tendant à autoriser le Président-Directeur de la Compagnie à émettre des obligations à lots.

Cette proposition de loi portait les signatures suivantes :

MM.

BERNIER,	député du	*Loiret*.
CLOVIS HUGUES,	—	des *Bouches-du-Rhône*.
HURARD,	—	de la *Martinique*.
LEVREY,	—	de la *Haute-Saône*.
MAUNOURY,	—	de l'*Eure-et-Loir*.
ALFRED MICHEL,	—	de *Vaucluse*.
NOEL PARFAIT,	—	de l'*Eure-et-Loir*.
SAINT-MARTIN,	—	de *Vaucluse*.
SARLAT,	—	de la *Guadeloupe*.

La proposition de loi a été renvoyée à la 20e Commission d'initiative parlementaire, dont la première réunion a eu lieu le samedi 10 mars.

Dans cette séance, la Commission a décidé qu'avant de statuer elle entendrait le ministre des Finances et le ministre des Affaires étrangères, en même temps qu'elle réunirait les documents propres à l'éclairer.

M. Tirard et M. Flourens ont été entendus par la Commission dans sa séance du vendredi 16 mars.

Le samedi 17 mars, la Commission d'initiative a pris connaissance des documents qui avaient été déposés sur le bureau, et, dans sa réunion du lundi 19 mars, elle a émis un vote favorable à la prise en considération de la proposition de loi, nommant, à l'unanimité, comme rapporteur, M. Gomot, député du Puy-de-Dôme, ancien Ministre de l'Agriculture.

La Commission avait, en outre, exprimé le vœu que le rapport fût déposé dans les trois jours et que la Chambre des Députés pût en délibérer avant les vacances parlementaires.

Le 20 mars, M. Gomot a soumis son rapport à la Commission d'initiative.

Le Rapporteur conclut à la prise en considération de la proposition de loi tendant à autoriser M. Ferdinand de Lesseps à émettre des obligations à lots.

Le même jour, M. Gomot déposait son rapport sur le bureau de la Chambre.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

La Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les Souscripteurs aux *Obligations Nouvelles, 3e série*, émises le 14 mars, que la totalité des obligations souscrites est attribuée à chaque souscripteur.

Les Souscripteurs ont donc à effectuer du 22 au 26 mars, à la caisse où leur souscription a été faite, le versement de 100 francs prévu à la répartition.

Le Secrétaire général,
HENRY BOUDET.

DÉPOT DE LA PÉTITION
des Actionnaires et Obligataires à la Chambre des Députés (1)

SÉANCE DU 6 MARS 1888

M. **Niel,** député de la *Haute-Garonne*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Haute-Garonne.

SÉANCE DU 7 MARS

M. **Delafosse,** député du *Calvados*, a déposé sur le bureau de la Chambre des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Calvados.

M. **Thomas-Derevoge,** député de la *Marne*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Marne.

M. **le comte de Kersauson,** député du *Finistère*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Finistère.

M. **Dethou,** député de l'*Yonne*, a déposé cent quinze pétitions d'actionnaires ou d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Yonne.

M. **Armand Viellard,** député de *Belfort* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés sur le territoire de Belfort.

M. **le duc de Mouchy,** député de l'*Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Oise.

M. Préveraud, député de l'*Allier*, a déposé des pétitions d'habitants de ce département, actionnaires du Canal de Panama.

M. **du Bodan,** député du *Morbihan*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Morbihan.

M. **Dubois,** député de la *Côte-d'Or*, a déposé, au nom de la députation de ce département, de nombreuses pétitions de porteurs d'actions et d'obligations du Canal de Panama, habitants du département de la Côte-d'Or.

(1) Voir les numéros 205 et 205 *bis* du *Bulletin du Canal Interocéanique*.

M. **le comte Murat,** député du *Lot,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Lot.

M. **Paul Le Roux,** député de la *Vendée,* a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Vendée.

M. **Paul Granier de Cassagnac,** député du *Gers,* a déposé des pétitions d'actionnaires ou d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Gers.

M. **Laroche-Joubert,** député de la *Charente,* a déposé des pétitions d'actionnaires ou d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Charente.

M. **Mézières,** député de *Meurthe-et-Moselle,* a déposé des pétitions d'actionnaires ou obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Meurthe-et-Moselle.

MM. **les députés** du *Jura* ont déposé des pétitions de 282 actionnaires et obligataires du Canal de Panama, au nom de 55 communes du Jura, et de 11 actionnaires et obligataires d'autres départements.

M. **Maurice Faure,** député de la *Drôme,* a déposé sur le bureau de la Chambre des pétitions d'actionnaires et d'obligataires de la Compagnie du Canal de Panama, résidant à Saillans, Die, Chanos-Curson, Valence, Drôme, Bourg-lès-Valence, Roman, Montélimar, Saint-Maurice, Sainte-Jalle, Val-d'Osne, Poët-Laval, Beaumont-les-Valence, Crest, Nyons, Loriol, Aouste, Aix, La Motte-Chalançon, Montmeyran, Mollans, Charpey, Bourg-du-Péage, Saint-Jean-en-Royans, Bédignan, Venterol, Vinsobres, Ponsas, Tain, Saint-Paul-les-Romans, Saint-Marcel, Livron, Pierrelatte, Le Grand-Serre, Chaurange, Charens, Cliousclat, Albon, Allex, Lachamp, Condillac, Chabeuil, Saint-Andéol-de-Claveyson, Bathernay, Châteauneuf-de-Salaure, Saint-Avit, Tersanne, Saint-Martin-d'Aoôt, Ratières.

M. **Barrière,** député du *Puy-de-Dôme,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domicilés dans le département du Puy-de-Dôme.

M. **Rauline,** député de la *Manche,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Manche.

MM. **Buvignier, Develle, Gillet, Poincarré** et **Royer,** députés de la *Meuse,* ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Meuse.

M. **Giguet,** député de *l'Ain,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Ain.

M. **Leporché,** député de la *Sarthe,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires de Panama, appartenant aux communes de : Le Mans, Sablé, La Flèche, Château-du-Loir, Coulans, Précigné, Saint-Corneille, Marçon, Saint-Calais, Bessé-sur-Braye, Bouloire, La Chapelle-Saint-Rémy, Conflans, Connerré, Mamers, La Ferté-Bernard, Nogent-le-Bernard, La Bosse, La Chapelle, Le Luart, Saint-Georges-du-Rosay, Villaines, Cherreau, Saint-Maixent, Ecommoy, Sillé-le-Guillaume, Dissé-sous-le-Lude, La Chapelle-Gauguin, Coudrecieux, Juigné, Le Lude, Poncé, Loué, Le Grand-Lucé, Noyeu-sur-Sarthe, Saint-Mars-de-Locquenay, Le Breil, Marolles, Ballon, Dissay-sous-Courcillou, Piacé, Brûlon, Bazouges, Cré-sur-Loir, Crosmières, Parcé, Rouperroux, Saint-Vincent-des-Prés, Doucelles, Montmirail, Presney, Courgains, Brains, Laigné-en-Belin, Avoire, Avezé (Sarthe) et Beaugé (Maine-et-Loire).

SÉANCE DU 8 MARS

M. **Bernier,** député du *Loiret,* a déposé sur le bureau de la Chambre des députés, en son nom et au nom de ses collègues du département du Loiret, 51 pétitions signées de 533 habitants de ce département, actionnaires et obligataires du Canal de Panama.

MM. **Vernhes, Galtier, Deandreis, Vernière** et **Ménard-Dorian,** députés de l'*Hérault,* ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Hérault.

M. **le comte de Maillé,** député de *Maine-et-Loire,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Maine-et-Loire.

M. **le baron de Mackau,** député de l'*Orne,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Orne.

M. **Adrien Bastid,** député du *Cantal,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Cantal.

MM. **les députés** de l'*Indre* ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Indre.

SÉANCE DU 9 MARS

MM. **Noël-Parfait, Milochau, Maunoury** et **Deschanel,** députés d'*Eure-et-Loir,* ont déposé sur le bureau de la Chambre, des pétitions portant 380 signatures d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, habitant le département d'Eure-et-Loir.

SÉANCE DU 10 MARS

MM. **Brousse** et **Vilar,** députés des *Pyrénées-Orientales,* ont déposé sur le bureau de la Chambre des députés, des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Pyrénées-Orientales.

M. **Borriglione,** député des *Alpes-Maritimes,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Alpes-Maritimes.

M. **Levet,** député de la *Loire,* a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Loire.

MM. **Gusman Serph, Lecointre, Pain, le baron de Soubeyran** et **Creuzé,** députés de la *Vienne,* ont déposé des pétitions émanant de nombreux actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Vienne.

M. **Maurel,** député du *Var,* a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Var.

M. **de Montéty,** député de l'*Aveyron,* a déposé des pétitions, au nombre de 30, émanant d'intéressés à l'exécution du Canal de Panama, domiciliés dans les communes de Rodez, Sauveterrre, Espalion, Roquefort, Lescure, Millau, Saint-Rome-de-Tarn, Villefranche-de-Rouergue, Bousques, Entreygues, Aquesne, St-Sever, Saint-Sernin-sur-Rance, Trémouilles-de-Salas, Cartier, Naucelle, Rieupeyroux, Colombiès (Aveyron).

SÉANCE DU 12 MARS.

M. **Cazauvieilh,** député de la *Gironde,* a déposé sur le bureau de la Chambre 113 pétitions d'actionnaires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Gironde.

M. **d'Ariste,** député des *Basses-Pyrénées,* a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Basses-Pyrénées.

M. **Steeg,** député de la *Gironde,* a déposé une pétition d'actionnaires du Canal de Panama, domiciliés à Bordeaux.

M. **Le Provost de Launay,** député des *Côtes-du-*

Nord, a déposé des pétitions d'actionnaires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

SÉANCE DU 13 MARS

M. **Léglise**, député des *Landes*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département des Landes.

M. **Etienne**, député d'*Oran*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département d'Oran.

M. **Mennesson**, député de la *Marne*, a déposé une pétition d'actionnaires du Canal de Panama, domiciliés à Reims.

M. **Turigny**, député de la *Nièvre*, a déposé des pétitions d'actionnaires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **Marty**, député de l'*Aude*, a déposé au nom de la députation de ce département des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Aude.

SÉANCE DU 14 MARS

M. **Prévet**, député de *Seine-et-Marne*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Marne.

M. **Barbe**, député de *Seine-et-Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Oise.

SÉANCE DU 15 MARS

MM. **le vice-amiral de Dompierre d'Hornoy** et **Deberly**, députés de la *Somme*, ont déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Somme.

M. **Barbe**, député de *Seine-et-Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Oise.

SÉANCE DU 16 MARS

M. **Brugeilles**, député de la *Corrèze*, a déposé une pétition d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama du département de la Corrèze.

M. **Vacher**, député de la *Corrèze*, a déposé douze pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Corrèze.

SÉANCE DU 19 MARS.

M. **Vitry**, député de la *Haute-Marne*, a déposé sur le bureau de la Chambre un grand nombre de pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Haute-Marne.

MM. **Leblanc**, **Bigot**, le **baron de Plazanet**, le **marquis de Vaujuas-Langan** et **Barouille**, députés de la *Mayenne*, ont déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Mayenne.

M. **Charles Dupuy**, député de la *Haute-Loire*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, résidant dans la Haute-Loire.

M. **Jullien**, député de *Loir-et-Cher*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Loir-et-Cher.

(à suivre.)

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 février, par le paquebot France

M. le docteur Espanet (René), médecin.

De Southampton, le 23 février, par le paquebot Moselle

MM. Aubé (Jean-Baptiste), agent technique.
du Rozaire (Daniel), —
Deportes (Achille), télégraphiste.

De Bordeaux, le 26 février, par le paquebot Ville-de-Marseille.

MM. Reine (Emile), agent technique.
Van Assche (Norbert), agent technique.
Raverat (Léon), —

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

QUATRIÈME TIRAGE. — 15 MARS 1888

1,000 OBLIGATIONS

Le quatrième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 15 mars 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

636	18.038	32.889	52.205	69.092
1.846	18.437	33.138	52.381	69.780
2.625	18.506	33.699	54.052	70.449
2.956	19.377	33.880	54.176	70.637
4.033	19.869	34.013	54.273	70.654
4.136	20.325	34.761	54.358	71.192
4.641	20.657	35.957	54.373	72.256
6.317	20.776	36.978	54.734	72.326
6.940	20.996	37.114	55.436	72.327
7.298	21.171	37.211	55.618	72.821
7.633	22.773	37.268	56.170	74.191
7.924	22.783	37.424	56.942	75.345
8.496	22.912	38.040	57.654	76.387
8.838	23.214	38.741	57.786	76.770
9.020	23.282	38.916	58.548	77.155
9.058	24.113	38.998	58.831	78.108
10.149	24.136	40.321	58.909	78.165
10.283	24.162	40.409	59.484	78.333
11.131	25.198	40.695	60.442	78.454
11.333	25.817	41.192	60.698	78.491
11.463	26.235	41.895	61.215	79.457
11.697	26.929	42.392	61.626	79.979
11.980	27.023	43.174	62.117	80.949
12.013	27.452	43.518	62.183	82.402
12.337	27.642	43.882	62.343	83.571
12.556	27.864	44.390	63.851	85.304
12.848	27.986	45.365	64.079	85.485
12.949	28.207	46.915	64.116	86.102
13.819	29.195	47.837	64.121	86.323
14.876	29.661	47.898	64.975	87.014
15.501	29.690	48.699	65.122	87.662
16.173	29.746	48.830	65.512	88.387
16.561	30.868	49.304	65.714	90.327
16.592	30.938	49.879	66.171	91.418
16.637	31.128	49.963	67.027	91.557
16.658	31.375	50.007	67.071	91.579
16.868	31.437	50.065	67.582	92.058
17.361	31.811	50.637	67.842	92.139

92.802	118.520	155.791	188.672	220.122	256.740	290.973	315.590	346.993	379.866
93.356	118.557	157.453	189.155	220.288	256.749	291.172	316.290	349.667	379.968
93.832	118.587	158.115	191.018	220.706	257.308	292.074	316.635	351.144	380.259
94.126	119.419	158.189	191.256	221.790	257.621	292.666	317.719	352.804	380.262
94.599	120.606	158.932	191.931	222.959	257.688	292.927	317.816	353.045	380.626
95.359	121.430	159.178	195.146	223.248	257.702	293.082	318.456	353.361	381.293
95.644	122.477	159.307	195.175	225.125	257.844	295.093	318.607	353.547	381.369
96.729	123.413	159.699	196.480	225.695	258.162	296.941	318.678	353.900	381.898
97.012	123.605	160.108	196.592	226.623	259.402	297.263	318.979	354.379	382.364
97.194	123.913	161.591	196.923	226.784	260.299	297.329	320.279	356.345	382.635
97.602	125.151	161.671	197.031	226.814	260.493	297.403	321.422	358.252	382.678
98.079	125.747	162.898	197.290	227.282	261.646	297.578	321.495	359.232	383.122
98.559	125.984	164.121	197.516	227.370	261.672	298.304	322.495	359.949	383.502
98.896	127.356	165.647	198.205	227.503	261.914	298.367	322.794	360.100	384.242
99.001	128.371	165.776	199.025	227.588	262.339	298.538	323.251	360.871	384.625
99.390	128.686	166.250	199.406	227.819	263.402	298.965	323.990	361.061	384.882
99.581	128.721	166.989	199.701	228.374	264.962	299.014	325.207	361.178	385.204
99.792	129.990	167.238	200.007	228.788	265.575	299.138	325.715	361.266	385.292
99.799	131.303	168.337	201.093	229.411	265.938	299.372	325.748	361.793	385.440
100.060	131.861	168.866	201.482	230.168	266.101	299.645	326.243	361.960	385.470
100.210	131.911	169.210	201.715	231.211	266.257	299.758	327.133	362.134	385.542
100.384	132.247	169.565	202.193	232.072	266.805	299.788	327.441	363.279	385.547
100.501	132.594	170.687	202.916	232.515	266.953	300.080	328.303	363.518	387.394
100.613	134.239	171.896	203.396	233.744	267.191	300.419	328.430	363.579	387.402
100.818	134.485	172.005	203.644	235.114	268.683	300.437	329.098	364.141	387.505
101.283	135.711	172.588	203.677	235.410	269.691	300.756	329.847	364.220	390.131
101.642	136.227	172.976	204.140	235.463	269.862	300.882	330.089	364.255	390.175
101.787	136.716	173.046	205.050	235.615	270.309	301.322	330.207	364.801	392.005
102.375	136.842	173.124	205.695	236.153	270.907	302.500	331.402	366.210	392.821
103.355	137.215	173.952	205.759	236.440	270.990	302.547	331.534	366.876	393.355
103.419	137.218	174.804	206.680	238.208	271.532	302.570	331.859	368.372	393.789
104.131	137.238	175.727	206.951	239.541	272.976	303.150	332.626	368.440	394.021
104.858	137.388	176.014	207.413	241.409	274.111	303.767	333.061	368.927	394.164
104.946	137.523	176.918	207.967	241.671	275.025	303.812	333.177	369.019	394.562
105.120	137.857	176.920	208.079	241.811	275.232	303.867	334.190	369.081	395.473
105.479	138.048	176.930	209.607	242.025	276.096	303.972	334.714	369.216	395.215
105.645	138.557	176.992	210.620	242.292	276.391	304.167	334.867	369.917	395.511
105.742	138.597	176.993	210.778	243.072	276.929	304.212	334.985	370.168	396.208
106.747	138.885	177.026	211.231	243.486	277.567	304.305	335.539	370.501	396.297
106.777	140.302	178.004	211.500	244.103	277.797	304.619	335.703	370.552	396.670
107.286	141.195	178.018	211.894	244.911	278.225	304.967	336.912	370.716	396.996
108.171	141.227	178.772	213.177	244.981	278.432	305.341	337.172	370.921	397.132
108.263	142.053	179.085	213.504	245.300	279.184	305.492	337.292	371.894	397.162
108.419	142.526	179.222	213.669	245.848	280.260	305.704	337.603	372.018	397.558
108.436	142.629	179.520	214.063	246.045	280.313	305.945	337.816	372.300	397.837
109.440	143.034	180.235	214.377	246.161	280.700	306.757	339.493	372.512	398.246
109.647	143.896	180.259	214.559	246.504	280.858	306.870	339.806	373.348	398.454
109.879	144.999	182.634	215.167	246.526	281.236	307.447	340.059	374.641	399.205
110.096	145.641	182.796	215.998	247.667	282.507	307.726	340.173	374.657	399.689
110.237	145.952	182.998	216.086	247.755	282.857	307.813	340.746	374.903	401.069
110.436	146.214	183.725	216.581	247.929	283.405	309.198	341.168	375.090	401.104
111.483	146.308	183.852	216.867	248.658	284.040	309.383	341.302	376.097	401.572
112.035	146.927	184.393	216.917	248.885	284.697	309.553	341.378	376.251	401.974
113.783	147.241	184.674	217.008	250.660	287.149	309.807	341.768	376.304	403.143
114.486	147.592	185.119	217.426	252.584	287.333	310.587	342.293	376.344	403.660
115.709	150.347	185.951	217.561	252.645	287.640	310.752	342.415	377.829	403.920
115.771	150.803	186.116	217.802	252.876	287.700	310.946	344.444	377.994	404.238
115.776	151.195	186.338	218.879	253.201	288.560	311.636	344.659	378.157	404.564
116.221	151.410	187.067	218.944	253.830	288.668	311.711	344.705	378.567	405.002
116.244	152.605	187.490	219.257	254.458	290.297	311.998	344.763	379.196	405.057
116.347	153.179	187.544	219.474	254.548	290.460	312.182	346.395	379.436	405.383
116.604	155.264	187.657	219.698	255.648	290.553	312.578	346.437	379.537	406.081
117.080	155.575	188.229	219.927	256.073	290.811	314.728	346.811	379.698	406.239

406.425	427.351	441.265	462.186	481.456
406.504	427.677	441.508	462.851	481.682
406.685	427.901	442.490	463.618	481.794
407.307	427.968	443.465	465.104	482.661
408.591	428.048	443.824	465.146	482.862
408.744	428.932	444.015	465.394	483.631
409.035	428.968	444.223	465.892	484.125
409.392	429.266	444.748	465.996	484.621
410.221	429.478	444.828	466.017	484.980
412.969	429.888	444.942	466.036	485.161
413.769	430.923	445.048	466.601	485.946
414.060	432.032	445.994	467.028	486.300
415.486	432.225	447.089	467.342	486.342
415.632	432.848	447.524	468.292	488.551
415.669	432.998	447.623	469.481	488.856
415.687	433.302	448 885	469.788	489.022
415.761	433.497	449.012	470.150	489.150
415.897	434.840	449.283	470.571	490.032
415.998	434.923	449.700	470.715	491.073
416.231	435.448	450.118	471.534	491.584
416.276	435.889	450.838	471.717	491.990
417.215	437.729	451.394	471.934	493.038
417.334	437.922	451.567	472.795	493.503
418.247	437.985	451.992	473.179	493.835
419.092	438.165	454.104	474.532	494.351
419.300	438.395	456.806	475.426	494.365
420.453	439.278	456.900	475.616	494.388
421.300	439.420	457.196	476.206	494.517
421.487	439.623	457.444	476.744	494.774
422.229	439.648	458.372	477.793	494.901
422.634	439.670	458.424	477.956	496.672
423.584	440.448	458.916	478.502	497.576
423.767	440.599	459.302	479.905	497.673
425.039	440.832	459.382	480.160	498.723
425.172	440.871	459.637	481.126	499.137
425.391	441.048	460.876	481.440	499.581

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 16 avril 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 4 0/0

SIXIÈME TIRAGE — 15 MARS 1888

896 OBLIGATIONS

Le sixième tirage des obligations 4 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 15 mars 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 896 Obligations, dont 462 de la première série (nᵒˢ 1 à 387,387) et 434 de la deuxième série (n° 387,388 à 750,000), comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

PREMIÈRE SÉRIE				DEUXIÈME SÉRIE			
2.601	à	2.650	50	391.301	à	391.350	50
17.801		17.850	50	400.751		400.784	34
26.351		26.400	50	462.851		462.900	50
99.901		99.950	50	521.101		521.150	50
224.851		224.900	50	535.901		535.950	50
228.951		229.000	50	584.351		584.400	50
242.951		243.000	50	663.051		663.100	50
352.351		352.400	50	719.151		719.200	50
367.301		367.312	12	731.651		731.700	50
375.001		375.050	50				
		TOTAL	462			TOTAL	434

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du mardi 3 avril 1888, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 4 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

2.206 — 212.051 à 212.055 — 212.062
212.081 à 212.083 — 212.091 à 212.093
212.096, 212.097 — 216.157 à 216.159
216.198 à 216.200 — 362.363 à 362.364
387.459

Paiement du 7ᵉ coupon.

Les porteurs d'obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêt n° 7 (de 10 francs) échéant le 1ᵉʳ avril 1888, sera payé, à partir du mardi 3 avril 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 9 fr. 45, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1ʳᵉ SÉRIE).

Dixième tirage.

Le dixième tirage des obligations nouvelles (1ʳᵉ série) aura lieu le samedi 14 avril prochain,

à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1.018 obligations qui seront remboursables à dater du 15 mai suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 3 0/0

Septième tirage

Le septième tirage des obligations 3 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 31 mars prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra **1.181** obligations qui seront remboursables à dater du lundi 16 avril suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Paiement du 7e coupon

Les porteurs d'obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 7 (de 7 fr. 50) échéant le 15 avril 1888, sera payé à partir du lundi 16 avril 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 fr. 074, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA. MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 16 mars 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 830. — Sur six Obligations Nouvelles non libérées, 2e série, nos 69,061 à 69,066.

Opp. 831. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 8,670 pour deux actions.

Opp. 832. — Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 février 1888) d'Obligation Nouvelle au porteur, 1re série, n° 295,949.

Opp. 833. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligation 4 0/0, n° 2,516 pour une obligation.

Opp. 834. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles, 2e série, n° 1,323 pour deux obligations.

Opp. 835. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 390,271.

Opp. 836. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action, n° 20,865 pour une action.

Opp. 837. — 1° Sur deux coupons n° 14 (échéance du 1er janvier 1888) d'actions au porteur, nos 70,185 et 214,525.

2° Sur un coupon n° 11 (échéance du 15 janvier 1888), d'obligation 5 0/0 au porteur, n° 124,098.

3° Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 février 1888) d'Obligation Nouvelle au porteur, 1re série, n° 50,331.

Opp. 838. — Sur trois coupons n° 16 (échéance du 1er janvier 1889) d'actions au porteur, n° 34,541, 35,932 et 35,933.

Opp. 839. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur, 1re série, n° 105,054.

Opp. 840. — Sur deux coupons n° 2 (échéance du 15 mars 1888) d'Obligations Nouvelles au porteur, 2e série, nos 172,373 et 172,374.

Opp. 841. — 1° Sur treize obligations 3 0/0 au porteur, nos 529,624 à 529,636.

2° Sur cinq Obligations Nouvelles au porteur, 1re série, nos 377,001 à 377,003, 377,005 et 377,042.

MAINLEVÉES

Opp. 506. — Sur trente actions au porteur, nos 430,597 à 430,646.

Opp. 817. — 1° Sur cinq dixièmes de parts de fondateurs, n° 2,854, 2,981, 3,504, 4,120, 5,976.

2° Sur cinq actions au porteur, nos 99,103, 79,194 101,504, 505,932, 517,940.

Opp. 818. — 1° Sur neuf obligations 3 0/0 au porteur, nos 480,965 à 480,973.

2° Sur huit obligations 5 0/0 au porteur, nos 32,219 à 32,226.

3° Sur deux Obligations Nouvelles provisoires au porteur, 2e série, nos 41,006 à 41,007.

4° Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 4,098 pour dix actions.

Opp. 820. — Sur un coupon n° 16 (échéance du 1er janvier 1889) d'action au porteur, n° 546,593.

2° Sur un coupon n° 6 (échéance du 15 février 1888) d'Obligation Nouvelle au porteur, 1re série, n° 189,988.

Opp. 827. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire, 1re série, n° 219,976.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1[er] AU 16 MARS 1888

DATES — Mars	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
		AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	A TERME Jouiss. janvier 1888	5 P. 100 Jouiss. 15 janv. 88	3 P. 100 Jouiss. 15 oct. 87	4 P. 100 Jouiss. oct. 87	1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	TOUT PAYÉ Titr. définitifs Jouiss. 15 déc. 1887	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	250 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
1er	1950	262.50 261.25 258.75 257.50 256.25 255 261.25	en liq.: 261.25 au 15, 260	210 307.50 205 210	140 142 143	180 178 180 182	315 315 313 212 311 310 314	335 330 325 345 340 335	302 300	312 310 308 305
2	1925 1950	260 261.25 262.50 265 266.25 268.75 271.25 272.50 268.75	en liq.: 261.25 au 15, 260	212.50 215 223.50 222.50	150 149 150	185 189	320 322.50 325 328 329 327.50 330	325 327 330 332 337.50	307.50 310	317.50 320 324.50 325
3	1995	272.50 275 276.25 273.75 276.25	en liq.: ...... au 15, 272.50	230 232.50 235 233.75	150 151.50 152 154.50 154	195 200 197	330 332 335	340 342.50 454 344.75 345 347.50	309.75 305 300 305	325 330 327.50 330
5	2000 1995	280 281.25 280 281.25	en liq.: ...... au 15, 278.75	240 245 247.50 250	170	210 215 217.50 220 222.50	349 350	350 360 370	320 330 322.50	»
6	2000 1995 2000 2050 2100	285 286.25 288.75 290 291.25	en liq.: ...... au 15, 287.50	255 260 265 278.50 260 265	177.50 175 178.75 177.50 178.75 180	220 222 224 225 227.50 226 228.75	360 367 370 375 380 382 385 375	385 386.25 390 387.50 395 400 405 410 415 400	355 357.50 352.50 357.50	360 365 370 365 360
7	2200 2225 2250 2300 2350 2400 2200 2250	800 301.25 302.50 305 308.75 305 302.50 305	en liq.: ...... au 15, 300	280 279.50	190 195 190 193 194 195	230 231 232 235 287 240	400 402.50 405 410 407 400 405	420 430 432.50 420	355 359 365 380	375
8	2300 2350 2380 2390 2350 2300	298.75 298.75 297.50 296.25 302.50 301.25	en liq.: ...... au 15, 298.75	279.50 278.75 280	190 186 183 185 190	235 240	390 385 382 381 383 377.50 375 380	400 405 397.50 405	350 340 355	360 357.50 355 360 362.50
9	2300 2275 2250 2225 2200 2175 2200	297.50 296.25 295 293.75 292.50 291.25 290 281.25 278.75 277.50 275	en liq.: ...... au 15, 295	250 245 240 235 235 230	155 150 146 145 142 145	197 195 192.50 180 187 183	350 340 330 340	385 380 375 370 365 360 355 360	»	350 340 330
10	2100	280 281.25 283.75 282.50 285 276.25 277.50	en liq.: ...... au 15, 278.75	240 245 250 245 240	180 170 168.50 177.50 175 173.75 172.50	210 200 195 190 195 204 205	340 345 345 350 352.50 353.75 354	360 370	322.50 320 310	340 335 330
12	2100 2150 2200 2100 2125 2130 2150	277.50 275 273.75 275 275 273.75 271.25 270 272.50	en lfq.: ...... au 15, 280	247.50 245 242 241 237	170 169 177.50 165 163.75 162.50	200 197.50 197 197.50	340 335 330 326 331 328 320	350 347.50 345	310 305	330 320 315 310 305
13	2100 2075 2000	260 258.75 257.50 260 256.25 255 260 261.25 263.75 262.50	en liq.: ...... au 15, 260	210.208.75 207.50 205 203 302 201 204 206 210	150	180 183 184 182 178 177.50 181	325 320 315 312.50 310 315	340 335	300	305 307.50
14	1900	256.25 257.50 258.75 260 260 258.75 260	en liq.: ...... au 15, 253.75	215 210 212 215	150 149 148 152 153.75 152.50	190	»	340 342	290 280 300 310	320
15	2000 2005 2025 2050	255 256.25 258.75 261.25 260	en liq.: ...... au 15, 252.50	222.50 225 230 227.50	155 151.25 156.25 160	188.50 189 190 192 193 195	340 342.50 345	360 362.50 365 370	290 300 310	310 320
16	2050 2020 2025 2000	270 266.25 265 263.75 265 263.75 265 263.75 262.50 267.50	en liq.: 267.50 au 15, 266.25	226 230 220 225	160 165 164 163.162.50 160	195 197.50 200 198.75 195	350 349 345 346	350 355 360 362.50 360	315	315 320 325 326.25

9e Année. — Numéro 207. Lundi 2 Avril 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LA PROPOSITION DE LOI
pour les Obligations à lots

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Séance du 24 mars 1888.

Extrait du « Journal officiel »

RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La parole est à M. de Jouvencel sur l'ordre du jour.

M. Paul de Jouvencel. Messieurs, je viens demander à la Chambre de bien vouloir fixer à la prochaine séance la discussion des conclusions de la 20e commission d'initiative, relatives à l'emprunt de Panama. Il importe de prendre promptement une décision pour éviter toutes sortes d'inconvénients qui pourraient résulter d'un retard.

M. Basly. Il n'y a plus que quelques articles à voter de la proposition de loi sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs ; il serait préférable d'achever d'abord cettte discussion. (Oui ! oui !)

M. Méline. J'accepte la proposition de M. de Jouvencel, mais à la condition qu'il n'y aura pas de discussion ; sinon je m'y oppose.

M. le président. Je ne suis pas en mesure de dire à la Chambre si l'on discutera ou si l'on ne discutera pas la proposition dont a parlé M. de Jouvencel.

M. Jaurès. Je demande la mise à l'ordre du jour de cette proposition après la discussion sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs.

. . . .

M. le président. Maintenant, M. le rapporteur de la proposition de loi relative aux titres remboursables avec lots de la Compagnie du Canal de Panama demande que la discussion sur la prise en considération de cette proposition soit inscrite en tête de l'ordre du jour immédiatement après les projets de loi d'intérêt local.

M. Tony Révillon *et plusieurs membres.* Après la loi sur les caisses concernant les ouvriers mineurs.

M. le président. La parole est à M. de Jouvencel.

M. de Jouvencel. Messieurs, je m'associe à la demande des auteurs de la proposition, bien que je sois résolu à parler contre cette proposition, mais je trouve qu'il n'y a aucun retard à apporter à la discussion.

On exploite dans ce moment-ci les conclusions de la commission d'initiative d'une manière que je ne veux pas qualifier ; l'honnêteté publique exige qu'on statue le plus vite possible sur cette question. Je demande donc que la discussion sur la prise en considération de la proposition soit placée en tête de l'ordre du jour de lundi.

Plusieurs membres à gauche. Après la loi sur les caisses des mineurs.

M. Basly. Messieurs, il reste encore à voter sept articles du projet de loi sur les caisses de retraites et de secours pour les ouvriers mineurs, et je suis presque certain qu'il n'y aura pas de discussion à leur sujet. Afin que cette première délibération puisse être terminée sans retard, je demande que la suite de la discussion reste placée en tête de l'ordre du jour.

Plusieurs voix à gauche. Mais il n'y a pas d'opposition !

M. le président. On demande pour la proposition de loi relative à la Compagnie de Panama, d'une part l'inscription à l'ordre du jour après les projets de loi d'intérêt local, d'autre part après la loi sur les caisses de retraites et de secours pour les ouvriers mineurs.

Sur divers bancs. Nous sommes tous d'accord !

M. le président. On est d'accord ?...

Plusieurs membres. Après la loi sur les caisses des mineurs et avant la question du maïs !

M. le baron Reille. Je demande la parole.

. . . .

M. le président. M. le baron Reille vient de demander l'inscription à l'ordre du jour, immédiatement après

le projet relatif au Canal de Panama, des divers projets de loi qui ont fait l'objet de rapports présentés par la commission de l'armée.

Voix diverses. Oui ! Oui ! — Non ! Non ! (Interruptions.)

M. Camille Dreyfus. Je demande la parole. (Bruit.)

M. le président. Je répète qu'il y a une question de priorité à trancher.

La Chambre vient de décider que la discussion de la proposition de loi relative aux maïs n'est pas renvoyée après les vacances de Pâques. Reste maintenant à décider dans quel ordre viendront à l'ordre du jour les différentes propositions de loi dont l'inscription est demandée.....

En troisième lieu se posent la question entre le Canal de Panama et la proposition concernant les maïs.

Il est certain que si la Chambre a égard à l'importance de l'une et de l'autre question, c'est moins retarder celle concernant le maïs de la mettre après la question relative aux titres de la Compagnie de Panama que ce n'est retarder la proposition relative au Canal de Panama de la mettre après la question du maïs.

S'il n'y a pas d'opposition, on pourrait donc discuter la question concernant le Canal de Panama après les projets que j'ai précédemment indiqués. (Assentiment.)

S'il n'y a pas d'opposition, il en est ainsi ordonné.

Séance du 26 mars 1888.

Extrait du « Journal officiel »

DISCUSSION SUR LA PRISE EN CONSIDÉRATION D'UNE PROPOSITION DE LOI RELATIVE AUX OBLIGATIONS DU CANAL DE PANAMA.

M. le Président. L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de la proposition de loi de M. Alfred Michel et plusieurs de ses collègues, tendant à autoriser la Compagnie du Canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots.

La Commission d'initiative conclut à la prise en considération.

La parole est à M. de Jouvencel contre les conclusions de la Commission.

M. Paul de Jouvencel. Messieurs, j'ai l'honneur de demander à la Chambre de repousser la prise en considération de la proposition relative à l'emprunt à lots de Panama.

Je ne prétends nullement entrer dans le fond de la discussion ; je ne prétends pas rechercher ici si l'affaire du Canal de Panama est bonne ou mauvaise; je veux m'attacher seulement à l'examen de cette question : la Chambre doit-elle prendre en considération les propositions qui lui sont soumises? Et j'espère pouvoir lui démontrer qu'elles offrent les plus graves dangers.

Je relèverai d'abord une inexactitude qui se trouve dans l'exposé des motifs de nos collègues. Vous savez qu'il y a bientôt deux ans, le 17 juin 1886, le Gouvernement avait déposé un projet de loi tendant à autoriser la Compagnie de Panama à émettre un emprunt avec lots. L'exposé des motifs de nos collègues dit que « les lenteurs de la procédure parlementaire ont engagé M. de Lesseps à avoir recours à d'autres moyens pour se procurer les ressources qui étaient nécessaires pour poursuivre les travaux. »

Cela est inexact. La vérité est que le Gouvernement a retiré le projet pour plusieurs motifs. Je ferai connaître l'un de ces motifs.

La Commission spéciale, qui avait été nommée dans les bureaux pour examiner le projet du Gouvernement, ayant demandé à M. de Lesseps de bien vouloir lui communiquer ses contrats, ses concessions, M. de Lesseps a refusé. Voilà pourquoi le Gouvernement a retiré son projet de loi.

Voix à gauche. C'est vrai !

M. Paul de Jouvencel. L'exposé des motifs dit encore : « C'est la petite épargne qui est engagée dans l'œuvre de Panama. Cette considération à elle seule doit appeler l'attention d'une assemblée démocratique. »

La petite épargne, messieurs, est souvent très imprudente dans ses appréciations financières. Elle ne nous consulte pas. Elle ne prend pas l'avis des pouvoirs publics sur l'emploi qu'elle doit faire de ses économies. (Mouvements divers.)

Elle consulte même assez rarement la raison. Elle en est fréquemment punie et de nombreux exemples n'ont pu lui enseigner la prudence. En cela, elle use de sa liberté et de son droit, mais lorsque ses calculs sont trompés, il est assez étrange qu'elle vienne demander secours aux pouvoirs publics, et cela au détriment de la masse des contribuables. (Très bien! très bien! à gauche.)

Or, vous allez voir quelle serait l'étendue des sacrifices auxquels la France serait exposée, si l'on adoptait la proposition qui vous est faite.

Il est dit à l'article 1er de la proposition de loi : « La Compagnie serait autorisée à faire une émission de titres montant à 600 millions. » Mais au paragraphe 4 il est dit : « Pour répondre aux obligations qui lui seraient imposées, la Compagnie est autorisée à augmenter l'emprunt de 20 pour cent, c'est-à-dire de 120 millions. » De sorte que l'emprunt dont il est question ne serait pas seulement un emprunt de 600 millions, mais, en réalité, un emprunt de 720 millions. Eh bien! examinons un peu, très sommairement, les conditions financières de l'opération.

Au paragraphe 1er de l'article 1er il est dit : « Les titres jouiront d'un intérêt annuel qui ne pourra être inférieur à 3 p. 100 du capital nominal. »

Voilà une disposition par laquelle on vous demande d'insérer dans une loi que les titres jouiront d'un intérêt de 3 p. 100. Si la Compagnie vient à ne pas payer, ne voyez-vous pas qu'il y a là une garantie très effective assurée aux prêteurs ?.... (Mouvements divers.)

Plusieurs membres à gauche. Non ! non !

M. Steenackers. C'est précisément pour étudier toutes ces questions que nous demandons la nomination d'une commission spéciale.

M. Paul de Jouvencel. Vous dites non; nous allons voir! Un peu plus loin, voici ce que dit le paragraphe 4.....

M. Hurard. Mais vous discutez la question au fond! Pour le moment, il ne s'agit que d'une prise en considération.

M. Paul de Jouvencel. Ce n'est pas la question au fond que je discute, je vous demande pardon, c'est la discussion des propositions qui nous sont faites. Je n'examine pas si l'entreprise du Canal de Panama est bonne ou non ; j'aurais beaucoup de choses à dire sur ce point. Permettez-moi donc de vous faire connaître les raisons qui me font repousser les conclusions de la commission d'initiative. (Interruptions à gauche.)

J'use absolument de mon droit, et je vous présente des observations parce que je crois qu'il est de mon devoir de le faire. (Très bien ! Parlez! sur divers bancs.) Et vous voyez que mon opinion est partagée par un grand nombre de nos collègues.

Voici ce que dit le paragraphe 4, dont je vous recommande de bien peser le sens :

« Le remboursement de cet emprunt et le payement des lots seront garantis par un dépôt suffisant avec affectation spéciale de rentes françaises ou de titres garantis par le Gouvernement français. »

Ici, messieurs, aucune illusion n'est possible. Il ne s'agit plus seulement d'une garantie morale. (Interruptions diverses.)

Ecoutez-moi, messieurs, vous répondrez si vous le voulez. Il ne s'agit plus ici d'une simple garantie morale : le remboursement est garanti par qui? par la loi qu'on vous propose de faire. C'est clair, c'est évident, c'est même trop évident.

Et si la compagnie se trouve dans une situation où il lui sera impossible de payer, ne dira-t-on pas au Gou-

vernement : Que sont devenus les titres garantis par le Gouvernement français ?

Vous aurez engagé assurément la responsabilité du Gouvernement dans cette garantie et l'on vous demandera compte de ces titres.

On vous dira encore : Ou vous avez préservé les titres, et vous êtes responsables, ou vous ne les avez pas préservés, et vous êtes encore responsables.

J'ai fait jadis de longues études de droit, et je ne crois pas qu'il y ait un tribunal en France, ou ailleurs, qui puisse refuser de faire droit à une pareille demande.

Et si la compagnie venait à céder son privilège et ses droits à une nation étrangère et puissante, voyez-vous cette nation venant les armes à la main, vous réclamer l'exécution du contrat ?

Mais ce n'est pas tout. L'article 2 est plus grave. Cet article dit :

« La compagnie est autorisée à convertir en obligations du même type et avec les mêmes conditions et garanties tout ou partie des emprunts réalisés. »

Ainsi, vous l'entendez : toutes les sommes déjà empruntées sous diverses formes, toutes les sommes anéanties soit dans l'exécution des travaux, soit dans l'administration, soit dans les fautes commises, soit pour le payement des intérêts des emprunts déjà faits, toutes ces sommes, en vertu de l'article 2, profitent de la garantie qui est demandée pour les 720 millions. C'est absolument certain.

Eh bien ! je demande à la Chambre si c'est au moment où nous avons tous le souci constant et malheureusement infructueux d'équilibrer le budget, que nous devons nous exposer à charger notre pays de responsabilités aussi graves.

Il est banal, il est devenu fatigant de répéter à chaque instant que l'Europe et notre pays sont exposés à une crise militaire imminente. Cependant, nous ne devons pas oublier que, dans de semblables circonstances, notre crédit sera une arme extrêmement puissante pour nous, d'autant plus puissante que nous aurons encore du crédit, alors que notre ennemi n'en aura plus. Mais à quelle condition ?

A la condition d'économiser soigneusement nos ressources (Très bien ! très bien ! sur divers bancs) et de ne pas permettre, de ne pas encourager une déportation énorme de capitaux français à l'étranger. (Bruit de conversations.)

J'ai bientôt fini. Mais ce n'est pas pour moi que je demande le silence, c'est pour la gravité des questions engagées.

J'arrive à une considération plus importante encore peut-être que toutes celles qui vous ont été présentées. Les Américains ont une doctrine, un principe qui domine tout leur droit public, c'est de n'admettre aucun principat quelconque de la part d'un peuple étranger sur leur territoire. Ils ont raison ; cette doctrine a été établie en Amérique par un de leurs présidents, James Monroë. Or, croyez-vous un instant que si le canal de Panama était terminé, les Américains le laisseraient aux mains d'un peuple étranger ? (Interruptions.)

M. Lejeune. Mais le territoire où est le canal n'appartient pas aux Etats-Unis.

M. de Jouvencel. J'entends des protestations, mais vous avez bien vu, quand il s'est agi du Canal de Suez, qui n'avait pas l'importance, ni au point de vue des capitaux, ni au point de vue des questions internationales, du Canal de Panama, qu'une nation intéressée, en second ou troisième ordre, l'Angleterre, n'a pas manqué de mettre la main sur le Canal de Suez. Si vous croyez que les Américains n'imiteront pas son exemple, vous vous trompez singulièrement. Quant à moi, je me refuse à donner mon vote en faveur d'une proposition dont je viens de vous montrer sommairement le danger ; je développerai davantage mes arguments si la Chambre prend cette proposition en considération, mais, dès à présent, je m'oppose à la prise en considération.

Ou l'affaire de Panama est prospère, et alors elle n'a pas besoin de nous ; ou elle est dangereuse, financièrement parlant, et alors nous serions véritablement imprudents d'y engager notre crédit et notre pays.

Les spécialistes prétendent démontrer que l'Amérique profitera beaucoup plus de l'ouverture du Canal de Panama qu'aucun des autres peuples du monde. Eh bien, pourquoi les auteurs de l'entreprise ne demandent-ils pas le concours financier des Américains ? Serait-ce pour conserver l'entreprise à la France ? Je vous ai montré que ce serait un singulier et très dangereux rêve.

Si vous prenez en considération la proposition qui vous est soumise, vous éveillerez des espérances que certainement vous ne pourrez pas satisfaire, et que vous ne devez pas satisfaire ; vous encouragerez de nouveaux prêteurs à s'engager dans cette affaire si dangereuse, vous encourageriez de nouvelles déportations de capitaux. Et lorsque dans un avenir prochain, nous pourrons avoir besoin de toutes nos ressources financières pour sauver l'indépendance de notre pays, ces capitaux ne seront plus à notre disposition.

Je terminerai par quelques mots sur la situation réelle des porteurs de l'emprunt de Panama. Il y a 900 millions de valeurs émises, il y a 400,000 porteurs : quelle est donc la moyenne de la valeur des titres aux mains de chacun d'eux ? 2,250 fr. par porteur.

Il est bien clair que ce sont là des épargnes, des économies ; que ce n'est pas toute leur fortune, et la preuve est que M. de Lesseps nous dit à chaque instant que ce sont ses anciens associés de Suez qui sont ses premiers et ses principaux souscripteurs pour Panama. Cela se comprend ; ils ont gagné de l'argent avec lui à Suez, ils l'ont suivi à Panama. Mais s'ils se sont trompés dans leurs calculs, ce qui arrive souvent aux personnes qui se mêlent aux entreprises industrielles, et qui sont obligées de supporter des pertes après avoir recueilli des bénéfices, c'est leur affaire, ce n'est pas celle du Gouvernement et du peuple français.

On allègue encore l'exemple de Suez. A Suez, en effet, en 1868, un emprunt à lots a été autorisé. (Bruits de conversations).

Messieurs, je vous demande encore deux minutes d'attention ; mais ces deux minutes, accordez-les moi. (Le silence se rétablit).

Je termine par un point fort important. On a dit qu'à propos du Canal de Suez, ces emprunts à lots avaient été autorisés pour terminer ce canal.

Je pense que l'assimilation n'est pas possible. En 1868, la France était dans des conditions de liberté d'action, de liberté extérieure où elle n'est plus aujourd'hui ; en second lieu, c'était dans la Méditerranée, c'est-à-dire à deux pas de nos côtes que se faisait l'opération de Suez, tandis que l'opération actuelle se fait à l'extrémité de l'Atlantique.

Ensuite Suez, c'était une plaine sablonneuse, facile par conséquent à creuser, tandis que Panama, c'est une montagne qui offre des difficultés, non seulement dans la partie rocheuse, mais surtout dans les parties qui ne sont pas rocheuses.

M. Arnault. Mais c'est le fond ! Gardez vos arguments pour la discussion de la proposition elle-même.

M. de Jouvencel. Je vous demande pardon. Je suis absolument dans mon droit, laissez-moi continuer.

A Suez, dis-je, au moment où on proposait l'emprunt à lots, le Canal était prêt d'être achevé et offrait déjà une garantie sérieuse pour les obligataires.

Tout le monde sait qu'il n'en est pas de même pour Panama. Enfin, l'emprunt supplémentaire pour Suez ne montait qu'à 100 millions ; ici, il s'agit de 720 millions.

Je me suis engagé à ne pas parler du fond, et je n'en ai pas parlé. Mais je crois que ce que j'ai dit doit suffire pour engager ceux qui m'ont prêté quelque attention à ne pas voter la prise en considération de cette proposition si dangereuse. (Très bien ! très bien ! sur divers bancs.)

M. Lucien de la Ferrière. Je ne puis ni ne désire aborder les nombreuses questions qui se rattachent au

fond même de la proposition qui fera l'objet de vos délibérations et de vos résolutions ultérieures; aussi ne suivrai-je pas notre honorable collègue sur le terrain où il s'est placé. J'ai écouté avec le plus vif intérêt les développements qu'il a apportés à la tribune, mais je crois que ce ne sont pas là aujourd'hui les préoccupations par lesquelles nous devons nous laisser dominer; il s'agit en effet, — je tâcherai de m'en souvenir, — d'une simple prise en considération.

C'est pourquoi je n'ai qu'à approuver la note discrète et réservée dans laquelle s'est tenue la commission d'initiative. C'est l'attitude que lui commandaient à la fois l'examen nécessairement sommaire et superficiel auquel elle avait pu se livrer, et la diversité des opinions qui s'étaient fait jour dans la discussion devant elle.

Je voudrais donc, messieurs, en deux mots, vous dire simplement pourquoi, à mon sens, il y a lieu d'adopter les conclusions de son rapport.

Je suis sympathique, je ne le dissimule pas, à la concession de l'autorisation sollicitée par la Compagnie interocéanique de Panama; mais je suis de ceux qui veulent, avant tout, s'éclairer pour ne prendre qu'à bon escient une résolution définitive (Très bien! très bien!) et ce sera l'œuvre de la commission nommée par la Chambre, œuvre impartiale et consciencieuse, indispensable pour savoir à quelles résolutions nous devrons, cette fois, nous arrêter. (Très bien! très bien! au centre et à droite. — Interruptions à gauche.)

Il y a pour moi dans l'achèvement du Canal de Panama, si cet achèvement est possible — je ne préjuge pas la décision à prendre — une question d'influence nationale et je dirai presque un devoir patriotique. C'est en effet une conception grandiose, une entreprise éminemment civilisatrice, puisqu'elle tend à multiplier les rapports des peuples entre eux; c'est donc une œuvre — ce ne sera méconnu par personne — dont le succès jetterait sur le nom français un éclatant prestige.

Ce n'est pas au moment où vous conviez l'industrie du monde entier à tenir ses assises sur le sol français, au moment où va s'ouvrir l'Exposition universelle, alors que vous ambitionnez — et l'ambition est légitime — d'étonner vos émules et nos concurrents, dans cette lutte pacifique du progrès, par la hardiesse de vos conceptions scientifiques et industrielles, ce n'est pas à cette heure qu'il serait opportun de montrer comme un sentiment de défiance dans le succès d'une œuvre éminemment française, qui a pour but de nous frayer un chemin vers l'Occident, de même que la canalisation de l'isthme de Suez nous a ouvert les portes de l'Orient.

Il en coûterait à mon patriotisme d'abandonner nos nationaux, nos ingénieurs, qui sont restés, au prix de tant de sacrifices, ne comptant ni avec les privations ni avec les périls, à ce poste d'honneur, soutenus par leur inébranlable confiance dans le succès, par leur foi robuste dans l'avenir de l'entreprise. Pourrions-nous donc, en l'état actuel, sans un examen sérieux, approfondi, déserter les intérêts si dignes de sollicitude des petits capitalistes, des petits prêteurs qui ont apporté leurs épargnes dans cette affaire? Pourrions-nous donc nous exposer à voir une Compagnie étrangère quelconque se substituer, demain peut-être, à la Compagnie interocéanique de Panama et recueillir tous les fruits de l'entreprise, peut-être à vil prix, peut-être même sans bourse délier? (Très-bien! très bien! sur divers bancs. — Bruit à gauche.)

Que faut-il en conclure? que nous sommes en présence d'une situation qui a besoin d'être mûrement examinée.

Sans doute, il ne faut pas stimuler imprudemment l'activité et le concours des capitaux français, mais savoir quel est l'avenir de l'opération commencée; sans doute, il ne faut pas lui accorder la faveur exceptionnelle d'une émission d'obligations à lots sans s'être assuré qu'elle a les plus grandes chances, je dirais même la certitude de réussir; mais comment le saurions-nous? Seulement par le travail de la commission qui sera nommée par nous.

Donc, c'est en réservant complètement mon opinion sur cette affaire que je vous demande, messieurs, de prendre en considération la proposition qui vous est soumise. (Très bien! très bien! sur divers bancs. — Réclamations à gauche.)

M. le président. La parole est à M. de Kergariou.

M. le comte de Kergariou. Messieurs, je viens combattre la prise en considération de la proposition qui vous est faite. Les deux orateurs qui se sont succédé à cette tribune, l'un appuyant la motion que j'ai l'honneur de faire tendant au rejet de la prise en considération proposée par la commission d'initiative, l'autre soutenant, au contraire, la prise en considération, sont entrés, à mon avis, dans le fond du débat. Je ne veux présenter à la Chambre qu'une seule observation qui, pour moi, domine toute la question et doit déterminer son vote.

Il me semble impossible, quoi qu'on en dise, que la responsabilité morale de la Chambre ne résulte pas de la décision qu'elle aurait prise, tendant à la nomination d'une commission. (Très bien! très bien! à gauche.) Sa responsabilité financière ne serait certes pas engagée, d'après les termes mêmes du rapport; mais sa responsabilité morale dominera le débat. (Très bien! très bien! à gauche.)

A gauche. C'est ce qu'on cherche!

M. Dugué de la Fauconnerie. C'est pour cela qu'il faut réformer la loi!

M. le comte de Kergariou. Mon cher collègue, à cet égard, je partage votre avis, car je suis pour l'application du régime du droit commun pour tous.

M. Georges Roche. Je demande la parole.

M. le comte de Kergariou. Si une commission est appelée à examiner la situation de la société de Panama, cette commission, par son vote, tranchera la question au fond. Dès lors, la souscription publique qui s'ouvrirait avec votre autorisation revêtirait un caractère spécial; le vote favorable de la Chambre serait nécessairement interprété comme l'indication d'une situation favorable et donnant sécurité aux capitaux de l'épargne.

M. Achard *et d'autres membres à gauche.* Très bien! très bien! C'est ce qu'on veut.

M. le comte de Kergariou. Je ne veux pas examiner cette situation, et je désire pour l'indépendance de la Chambre qu'elle ne soit pas obligée d'y arrêter son examen. C'est une question toujours grave que de voir les pouvoirs publics s'immiscer dans des affaires privées. (Très bien! très bien! sur divers bancs.)

Que les affaires privées aient la liberté qui est nécessaire à leur existence et qui fait l'honneur de ceux qui les dirigent; mais que le Parlement ne soit pas appelé à intervenir au moment où des difficultés surgissent.

Qu'une entreprise, au début, sollicite l'appui des pouvoirs publics, rien de mieux; mais, quand elle remonte à dix années, quand elle a traversé des péripéties diverses, auxquelles je ne veux point m'arrêter à cette heure, le moment est mal choisi pour réclamer l'intervention et les faveurs des pouvoirs publics, qui doivent demeurer étrangers à leurs agissements particuliers. (Applaudissements sur divers bancs. — Réclamations sur d'autres bancs.)

La Chambre doit refuser absolument de se prononcer ni pour ni contre la compagnie. Nos vœux, si vous le voulez, accompagnent cette entreprise grandiose; mais arrêtons-nous à ces vœux et n'entrons point dans un débat détaillé, approfondi, après lequel il faudra se prononcer en toute connaissance de cause. (Très bien! très bien! à gauche. — Interruptions sur divers bancs.)

Plusieurs membres à droite. C'est précisément ce que nous voulons quand nous demandons la prise en considération, c'est qu'on puisse se prononcer en connaissance de cause.

M. le comte de Kergariou. Si vous entrez dans cette voie, vous serez obligés de donner une sanction à

votre étude, ainsi que j'avais l'honneur de le dire en commençant ces observations, et cette sanction sera peut-être fatale à la compagnie.

Car de deux choses l'une, ou vous accorderez l'autorisation ou vous la refuserez. Si vous la refusez, vous aurez considéré que l'affaire se présente dans des conditions mauvaises; et alors... quelle conséquence! Si, au contraire, vous accordez cette autorisation, vous serez liés par un lien moral... (Mouvements divers), dont vos prudentes réserves ne sauraient vous dégager.

Messieurs, si vous acceptez la prise en considération, je le répète, sans hésiter, vous engagez gravement votre responsabilité morale et peut-être, à un moment donné, votre responsabilité financière. (Très bien! très bien! à gauche. — Mouvements divers.)

Oui, protégeons la petite épargne, mais d'une manière différente, en ne permettant pas qu'on vienne trop facilement la solliciter, j'allais dire la surprendre. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. La parole est à M. Georges Roche.

M. Georges Roche. Messieurs, notre honorable collègue M. de Kergariou craint que la prise en considération puisse engager la responsabilité morale de la Chambre, et c'est précisément parce que je crois que la Chambre ne doit pas engager sa responsabilité en condamnant sans les entendre les auteurs de la proposition...

M. Arnault. Vous avez raison; le refus de la prise en considération engage la responsabilité de la Chambre et donne une arme contre la Compagnie.

M. Georges Roche... que j'estime qu'il y a lieu de voter les conclusions qui ont été présentées par la Commission d'initiative.

Si vous voulez bien me le permettre, je laisserai de côté le fond de la question, qui m'a paru avoir été effleuré par les différents orateurs qui m'ont précédé à la tribune; nous n'avons pas à nous préoccuper du fond même de la question.

M. Achard. C'est évident!

M. Georges Roche. Nous sommes en présence d'une proposition déposée non pas par le Gouvernement, mais par des collègues.

MM. Achard et **Marmonier.** Que le Gouvernement a refusé de déposer.

M. Georges Roche. Que le Gouvernement ait refusé ou n'ait pas refusé de faire ce dépôt, en ce moment, je suis en présence d'une proposition de loi émanant de l'initiative parlementaire, droit d'initiative exercé par plusieurs de nos collègues, et j'examine la situation telle qu'elle est faite.

A gauche. On veut nous faire endosser une responsabilité extrêmement grave!

M. Georges Roche. S'il s'agissait d'un projet présenté par le Gouvernement, je ne parlerais peut-être pas dans le même sens. (On rit.) C'est évident, messieurs : la situation ne serait plus la même. Je n'aurais pas à combattre une prise en considération, elle n'existerait pas; et sur le fond, qui seul serait alors en discussion, je n'aurais pas les mêmes arguments que pour la prise en considération. N'est-il pas, du reste, indiscutable que le projet proposé au Parlement au nom du Gouvernement aurait un tout autre caractère?

Je reviens à la question soumise à la Chambre. Plusieurs collègues ont pris l'initiative d'une proposition de loi. Cette proposition, vous le reconnaissez tous, a une portée considérable : elle vise des intérêts énormes engagés dans une œuvre difficile, peut-être mal connue, mal appréciée, soit en bien, soit en mal, mais dont la réussite importe à la France entière.

La Commission d'initiative, je dois le dire, a, dans son rapport, examiné très rapidement, mais aussi avec beaucoup de vérité, la situation telle qu'elle existe : elle constate que dans son sein trois courants différents se sont produits. Quelques-uns voulaient le rejet pur et simple. C'est l'opinion qu'exprimait tout à l'heure notre honorable collègue M. de Jouvencel.

D'autres reconnaissaient que l'œuvre était grandiose, destinée à révolutionner le commerce du monde et agrandir l'influence française, et soutenaient qu'il convenait de l'encourager. Selon moi, ces deux opinions me paraissent dangereuses, et je crois que l'une et l'autre sont extrêmes dans leurs résolutions.

J'aime mieux le troisième courant d'opinion formulé dans le rapport et qui me paraît être la véritable traduction de la mission qui incombe à la Commission d'initiative.

Ces autres membres déclaraient qu'ils n'avaient pas les éléments de décision nécessaires, et qu'il leur répugnait de prendre, sans suffisant examen, une résolution de nature à compromettre de graves intérêts.

Aussi, acceptant ce troisième courant d'opinion, la commission d'initiative a déclaré que la proposition méritait d'appeler l'attention, qu'il convenait de l'examiner, afin que la Chambre puisse lui donner ultérieurement la solution qui lui conviendra. (Interruptions à l'extrême gauche.)

Une voix à droite. C'est la sagesse même.

Un membre à l'extrême gauche. Ce serait bien dangereux!

M. Georges Roche. Vous dites que ce serait dangereux! et pourquoi? La prise en considération ne vous laisse-t-elle pas toute liberté?

Quant à moi, je ne sais pas encore quel vote j'émettrai sur le fond; je ne puis pas dire comme l'honorable M. de la Ferrière, que je suis sympathique en principe au projet. Je déclare que, tant que je ne l'aurai pas examiné, étudié avec soin, et tant qu'il n'aura pas subi l'épreuve de la discussion publique, tant que je n'aurai pas vu les pièces qui pourront m'édifier dans un sens ou dans l'autre, je n'ai pas d'opinion à émettre sur le fond du projet qui fait l'objet de la proposition de loi. J'attendrai que les auteurs apportent la justification du vote qu'ils sollicitent pour m'engager dans la voie où ils nous appellent.

M. Lucien de la Ferrrière. C'est absolument ma manière de voir.

M. Georges Roche. C'est précisément parce qu'il vous est impossible d'avoir une opinion contre la proposition de loi ou en sa faveur qu'il est de toute justice de ne pas prononcer sans examen approfondi, que vous ne pouvez pas *de plano* condamner tous ceux qui ont des intérêts engagés dans cette grande affaire. Il est même de prudence élémentaire d'aborder au moins la discussion, tout en réservant, bien entendu, la plénitude de votre décision. Aussi je vous demande de ne pas vous préoccuper de savoir si la proposition de loi garantit les intérêts qui sont engagés, si l'entreprise peut ou ne peut pas être exécutée; c'est la question du fond, vous l'examinerez plus tard. Je vous demande seulement de vous placer en présence des intérêts mis en lumière par la proposition faite par vos collègues et de décider si ces intérêts et le but poursuivi par la proposition méritent que la Chambre en délibère.

Je sais bien qu'il serait plus commode de s'en désintéresser, afin de n'avoir pas à encourir aucune responsabilité; mais enfin, quand on fait partie d'un Parlement, c'est pour prendre des responsabilités. (Interruptions à gauche.)

Messieurs, si vous jugez que la proposition est mauvaise, vous voterez contre. Si vous trouvez qu'elle est de nature à ne pas obtenir le consentement de la Chambre, c'est-à-dire...

M. Ducoudray. La Chambre n'a pas à s'occuper de ces affaires-là.

M. Georges Roche. ..... si c'est une de ces affaires à laquelle la Chambre doit rester complètement étrangère, vous le direz au cours des débats, et après, chacun votera suivant l'opinion que lui inspirera cette discussion; mais vous n'aurez pas autorisé 400,000 intéressés dans cette grande entreprise à vous dire : Si vous

aviez laissé discuter la proposition, peut-être ne serait-on pas arrivé à la solution qui nous ruine. Après les études de la commission, après les rapports techniques ou les enquêtes que la Chambre pouvait exiger, l'autorisation sollicitée par la proposition nous eût été accordée et nous ne serions pas ruinés!

C'est pourquoi, messieurs, réservant complètement mon opinion sur le fond, sans indiquer si je suis sympathique ou non à la proposition de loi, je demande à la Chambre de vouloir bien la prendre en considération dans les termes mêmes où le propose la commission d'initiative, c'est-à-dire cette prise en considération n'impliquant aucune conclusion sur le fond de la question. Dans ces termes, la prise en considération, comme j'avais l'honneur de le dire, n'engage la responsabilité de personne, le fond de la question est réservé et c'est alors seulement qu'il viendra en discussion que nous aurons à nous prononcer. (Très bien ! très bien ! sur un grand nombre de bancs. — Interruptions à l'extrême gauche. — Aux voix ! aux voix !)

M. Achard. Je demande la parole.

M. le président. Vous avez la parole.

M. Achard. Messieurs, je viens vous demander, au nom de la minorité de la commission, de ne pas prendre en considération la proposition dont nous nous occupons. Si vous la preniez en considération, quelle en serait la conséquence ? On nommerait une commission qui examinerait l'affaire au fond et qui aurait à décider si elle est bonne ou mauvaise, si elle peut se réaliser dans les conditions dans lesquelles elle est engagée, ou si elle ne peut pas se réaliser.

Remarquez, messieurs, qu'une commission a déjà été nommée et a procédé pendant plusieurs mois à une enquête et à une étude très sérieuses de cette question sans avoir pu arriver à la trancher. Or, c'est cette même question qu'on vous demande de renvoyer à une nouvelle commission. Et remarquez que la commission qui a fonctionné, — et c'est un fait qu'il ne faut pas perdre de vue, — a été dessaisie parce que le promoteur de l'entreprise a refusé de faire droit aux légitimes exigences de la commission, parce qu'il a refusé de communiquer des documents essentiels qui lui étaient demandés pour faire la lumière sur tout ce qui touche à l'état des travaux du Canal de Panama, à sa réalisation possible dans le délai déterminé, à la situation financière de la Compagnie.

Est-il possible d'admettre que la commission nouvelle que vous pourriez nommer se trouve suffisamment édifiée pour décider si, oui ou non, l'opération est bonne, si elle est de celles dont la réussite est certaine, si elle sera fructueuse ?

Serait-il prudent, serait-il convenable qu'une assemblée comme celle devant laquelle j'ai l'honneur de parler, prît sur elle, par un avis favorable, par une faveur exceptionnelle, d'engager l'épargne du pays?

J'affirme, messieurs, que ce qui n'a pas été fait par l'ancienne commission, ne pourrait être fait par la nouvelle, et je prétends que vous-mêmes, qui me faites l'honneur de m'écouter, vous n'avez ni compétence ni autorité pour déclarer qu'une affaire de cette nature est bonne ou n'est pas bonne. (Très bien ! très bien ! à gauche.)

Il me paraît impossible que vous preniez la responsabilité de tous les aléas d'une entreprise de cette nature, qui a déjà changé de face d'une manière si complète ; qui après avoir été présentée comme un canal à niveau est devenue un canal à écluses, mais un canal provisoire, ne l'oubliez pas, puisque, en conformité du plan primitif, il doit être transformé en un canal à niveau. Et qui peut dès lors prévoir avec quelque certitude le temps et la dépense que comportera cette double création ?

Dans ces conditions, vous qui pouvez tout, messieurs, comment, cependant, prendriez-vous la responsabilité de dire au pays, aux capitalistes : Engagez-vous, vous pouvez le faire ; nous allons accorder à cette Compagnie une faveur exceptionnelle, l'autorisation d'émettre des titres remboursables avec lots, parce que cette affaire est bonne — nous avons pu le constater, — parce qu'elle sera rémunératrice pour les capitaux engagés ?

Eh bien, je vous dis, moi, que vous n'auriez pas le droit de tenir un pareil langage, et j'espère bien que vous ne pousserez pas le pays dans cette entreprise. (Très bien ! très bien ! à gauche).

Veuillez remarquer que tout est douteux, que tout est ténébreux, tout est incertitude dans cette affaire ; toutes les bases sur lesquelles on a établi le trafic, le profit, la garantie même des obligations qu'on vous demande l'autorisation d'émettre, tout est vague, tout est apparence ; rien n'est sérieux, rien n'est certain dans les chiffres énoncés, dans les promesses prodiguées... (Interruptions).

M. Arnault. Mais, c est là le fond de la question !

M. Achard. Oui, c'est le fond, je parle sur le fond pour éviter que la Chambre ne s'engage sur le fond même... (Réclamations et bruit.)

Vous ne voyez donc pas qu'une manifestation approbative de votre part, que la prise en considération du projet serait suivie tout à l'heure d'un coup de bourse terrible sur les actions de la Compagnie !

Quelques membres à droite. C'est le contraire !

M. Georges Roche. Ce que vous prévoyez est précisément ce qui suivrait le refus de la prise en considération ! Ce serait la baisse des titres, la ruine des porteurs !

M. Achard. Est-ce que vous voulez prendre cette responsabilité ? Vous ne le ferez pas.

Vous réfléchirez qu'on veut faire entrer le pays dans un engrenage dont il ne verra pas la fin, dont il subira la loi inexorable.

Après cette garantie morale qu'on vous demande, si l'entreprise périclite, si les déceptions arrivent, on vous présentera une demande de garantie effective à laquelle vous ne pourrez que bien difficilement vous soustraire; car on excipera des encouragements manifestes que vous aurez donnés à l'entreprise, et c'est vainement que vous rappellerez que vous avez décliné toute garantie.

Je vous engage à réfléchir, à réfléchir sérieusement. (Interruptions à droite.)

En présence de ces considérations, je vous demande, messieurs, de ne rien faire qui, directement ou indirectement, puisse engager le Gouvernement. Le Canal de Panama est une entreprise privée, une entreprise internationale, laissez-lui ce caractère et prenez, dès à présent, en repoussant la prise en considération de la proposition, une résolution qui établisse nettement que nous entendons laisser à la Compagnie la responsabilité entière de son succès ou de son insuccès. L'épargne française saura alors qu'elle s'engage, à ses risques et périls, et qu'en aucun cas elle n'aura rien à nous demander, rien à attendre de nous. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. Albert Pesson. Je demande la parole. (Aux voix! aux voix !)

M. le Président. La parole est à M. Pesson.

M. Albert Pesson. Messieurs, je ne solliciterai l'attention de la Chambre que pour quelques instants. (Parlez ! parlez !)

M. Jaurès. Parlez, la question en vaut la peine.

M. Albert Pesson. La discussion n'a pas, à mon avis, complètement dégagé le point essentiel du débat et, pour ce motif, je crois nécessaire d'expliquer mon vote.

En ce qui concerne le fond de la question, je ne crois pas qu'il y ait une seule personne dans cette Chambre, en ce moment, qui possède des éléments d'appréciation suffisamment précis, suffisamment complets, pour pouvoir se prononcer formellement pour ou contre la demande dont les pouvoirs publics sont saisis.

Ces éléments d'appréciation existent-ils ? Est-il pos-

sible de les réunir, de les contrôler au besoin les uns par les autres? Je le crois.

Un certain nombre d'hommes de valeur sont allés dans l'isthme; il y en a parmi eux dont la prudence, dont l'impartialité absolue, dont la haute compétence ne peuvent pas être contestées.

Donc, on peut examiner, et, si on le peut, à mon avis, on le doit. (Très bien! très bien!)

Quelles raisons fait-on valoir pour repousser la prise en considération?

En réalité, pour quiconque est en dehors de tout parti pris, il ne peut y en avoir qu'une seule. Cette raison, c'est d'éviter d'engager la responsabilité de la Chambre.

Eh bien, à mon avis, en repoussant *a priori* toute étude, tout examen, la Chambre, au lieu d'échapper à toute responsabilité, en assumerait au contraire une très grave. (Exclamations et mouvements divers.)

M. Arnault. Voilà la vérité.

M. Albert Pesson. La Chambre, dis-je, prendrait une responsabilité très grave, une des plus graves peut-être qu'elle puisse assumer dans la question dont il s'agit.

Et à cette responsabilité, pour ma part, je ne m'associerai certainement pas. (Très bien! très bien! sur divers bancs.)

M. Achard. Nous demandons l'avis du Gouvernement.

M. Peytral. Je demande la parole.

M. le président. M. Peytral a la parole.

M. Peytral. Messieurs, je vous demande l'autorisation de dire un seul mot, avant qu'il soit procédé au vote, et j'espère que la Chambre en comprendra l'importance.

Je suis disposé à voter la prise en considération: mais j'estime qu'il doit être bien entendu que si la prise en considération était acceptée par la Chambre, elle n'aurait aucune espèce de signification en faveur de la résolution définitive de la Chambre. (Exclamations diverses.)

M. Georges Roche. C'est absolument dans ces conditions que j'ai demandé le vote des conclusions de la commission.

M. Lucien de la Ferrière. C'est pour cela que j'ai approuvé ces conclusions.

M. Peytral. Je répète que, disposé à voter la prise en considération, j'estime qu'il doit être bien entendu que ce vote ne peut, en aucune façon, préjuger les résultats définitifs que la Chambre aura à juger lorsqu'elle se trouvera en présence du rapport qui lui sera soumis par une commission spéciale. Il est bien entendu, messieurs, que ceux d'entre nous qui déposeront dans l'urne un bulletin blanc n'auront d'autre désir que de permettre un examen approfondi, une étude suffisante, pour que la Chambre puisse ensuite se prononcer en parfaite connaissance de cause. (Aux voix! aux voix!)

M. Marmonier. Et l'avis du Gouvernement?

M. le président. Je mets aux voix les conclusions de la commission d'initiative qui sont favorables à la prise en considération de la proposition de loi tendant à autoriser la compagnie du Canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables en lots.

Il y a une demande de scrutin, signée de MM. Lafont, Labordère, Gaulier, Théron, Michelin, Hervieu, Ernest Lefèvre, Calvinhac, Basly, Wickersheimer, Maillard, Tony Révillon, Chevillon, Camille Cousset, Alfred Michel, Simyan, Berger (Nièvre), Emile Brelay, de Mortillet, Achard, Steenackers, docteur Turigny, Périllier.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement).

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants 446
Majorité absolue 224

Pour l'adoption 285
Contre 161

La Chambre des députés a adopté.

En conséquence, la proposition est prise en considération.

SCRUTIN

Sur la prise en considération de la proposition de loi de M. Alfred Michel et plusieurs de ses collègues, tendant à autoriser la compagnie du Canal interoceanique de Panama à émettre en France des titres remboursables à lots.

Nombre des votants 446
Majorité absolue 224

Pour l'adoption 285
Contre 161

La Chambre des députés a adopté (1).

ONT VOTÉ POUR :

MM. Aigle (comte de l'). Aillières (d'). Andrieux. Ariste (d'). Arnault. Arnous.

Baïhaut. Baltet. Barascud, Barbe. Barouille. Bastid (Adrien). Baucarne-Leroux. Baudry d'Asson (de). Bélizal (vicomte de). Belle (Indre-et-Loire). Benazet. Benoist (de). Berger (Maine-et-Loire). Bergerot. Bernard (Doubs). Bigot. Biliais (de la). Binachon. Blanc (Pierre). Blandin. Blin de Bourdon (vicomte), Bonneval (vicomte Fernand de). Boreau-Lajanadie. Borriglione. Boucher. Boullay. Bourgeois (Vendée). Bourlier. Bourrillon. Breteuil (de). Brice (René). Briet de Rainvillers. Brugeilles. Burdeau. Buvignier.

Calvet-Rogniat (vicomte). Camescasse. Caradec. Carron. Cazauvieilh. Cazeaux. Cazenove de Pradine (de). Champvallier (de). Charonnat. Chatenay (de). Chavoix. Chevalier. Chevillon. Chevillotte. Chevreau (Léon). Clémenceau. Clercq (de). Colbert-Laplace (comte de). Corneau. Cornulier (marquis de). Creuzé. Crozet-Fourneyron.

Daynaud. Deberly. Dejardin-Verkinder. Delafosse. Dellestable. Dellisse. Deproge. Derevoge (Thomas). Descaure. Deschanel (Paul). Desloges. Dompierre d'Hornoy

---

(1) Des erreurs s'étant produites dans le détail du scrutin, les rectifications suivantes ont été faites sur la réclamation des députés intéressés:

Journal officiel du 28 mars 1888 :

M. Prevet, porté comme ayant voté « contre » la prise en considération de la proposition relative au Canal de Panama, déclare avoir voté « *pour*. »

Journal officiel du 29 mars 1888 :

« M. Léon Lorois (Finistère). Porté parmi les membres qui se sont abstenus dans le scrutin tendant à autoriser la Compagnie du Canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots, je tiens à dire que j'étais présent à la séance et que j'ai voté « *pour* » la prise en considération de la proposition. »

Par suite des rectifications ci-dessus, le résultat du scrutin est modifié comme suit :

Nombre des votants 446
Majorité absolue 224

Pour l'adoption 287
Contre 159

(vice-amiral de). Dorian. Dreyfus (Camille). Du Bodan. Dubois. Duchesne (Albert). Ducroz. Dufour (baron) (Lot). Dufour (Paul) (Indre). Dugué de la Fauconnerie. Durand (Ille-et-Vilaine). Dutailly.

Escande (Georges). Estourmel (marquis d'). Etienne.

Fairé. Faure (Hippolyte) (Marne). Fauré (Gers). Féraud. Ferrière (Lucien de la). Fonbelle. Fouquet (Camille). Frescheville (général de).

Gadaud. Gaillard (Jules) (Vaucluse). Galpin (Gaston). Ganivet. Garnier-Bodéléac. Gasconi. Gaudin (Gabriel). Gaudin de Vilaine (Manche). Gillet. Ginoux-Defermon (comte). Godet de la Riboullerie. Gomot. Granet. Granier de Cassagnac (Paul). Grimaud. Guillemaut. Guyot (Paul) (Marne).

Hérédia (de). Hermary. Hillion. Horteur. Houdaille. Hovius. Hubbard (Gustave-Adolphe). Hugues (Clovis). Hurard.

Imbert (Loire).

Jacquemart. Jolibois. Jonglez. Joubert. Juigné (comte de). Jullien. Jumel.

Kermenguy (vicomte de). Kersauson (comte de).

La Bassetière (Louis de). Lebat. La Batie (de). La Batut (de). La Bourdonnaye (vicomte de). Labussière. Lacretelle (général). Lacretelle (Henri de). Lacroix (Sigismond). La Ferronnays (marquis de). Laguerre. Lalande. La Martinière (de). Lamarzelle (de). Lamberterie (baron Paul de). Lanessan (de). Lanjuinais (comte de). Lareinty (Jules de). Larère. Laroche-Joubert. La Rochette (Ernest de). Laroze (Alfred). Laroze (Léon). Laur. Laurençon. Leblanc. Le Cour. Lefebvre du Prey. Lefévre-Pontalis. Le Gavrian. Legge (comte de). Léglise. Le Guay. Lejeune. Léon (prince de). Lepoutre (Auguste). Leroy (Arthur) (Côte-d'Or). Le Roy (Félix) (Nord). Letellier. Levet (Georges). Lévis-Mirepoix (comte de). Levrey. Lhomel (de). Liais. Loranchet. Lorois (Emile) (Morbihan). Loustalot. Luppé (comte de).

Mackau (baron de). Magnien. Maillé (comte de). Maret (Henry). Marquiset. Martin (d'Auray). Martin (Léon) (Oise). Martin-Feuillée. Maunoury. Maurice (Léon) (Nord). Maynard de la Claye. Mennesson. Mercier. Mérillon. Merlet. Mesnildot (du). Michel. Michou. Millerand. Milliard. Million (Louis). Milochau. Montéty (de). Morel (Joseph) (Nord). Mouchy (duc de). Murat (comte Joachim).

Neveux. Niel. Noël-Parfait.

Ollivier (Auguste). Ornano (Cunéo d').

Pain. Partz (marquis de). Passy (Louis) (Eure). Paulmier. Pelisse. Pelletan (Camille). Pesson (Albert). Peyrusse. Peytral. Pichon (Seine). Pierre Alype. Piou (Jacques). Plazanet (colonel de). Plichon (Nord). Ponlevoy (Frogier de). Prax.-Paris. Proal (Jules). Proust (Antonin). Prudon.

Rauline. Raynal. Renard (Léon). Révillon (Tony). Rey (Aristide). Ribot. Richard (Georges) (Deux-Sèvres). Richard (Drôme). Roche (Georges) (Charente-Inférieure). Roche (Jules) (Savoie). Roret. Rosamel (de). Roure. Roussin. Rouvier. Roy de Loulay (Louis).

Sabatier. Sabouraud. Saint-Luc (de). Saint-Martin (de) (Indre). Saint-Martin (Vaucluse). Saisy (vicomte de). Sans-Leroy. Sarlat. Sarrette. Sens (Edouard). Sentenac. Sevaistre (Léon). Simyan. Soland (de). Soubeyran (baron de). Soucaze. Steeg. Steenackers. Suquet.

Tailliandier. Tassin. Terves (comte de). Thellier de Poncheville. Theulier. Thiessé. Thomson. Treille (Alcide). Trubert. Turenne (vicomte de).

Valon (de). Vast-Vimeux (baron). Vaujuas-Langan (marquis de). Versigny. Viellard (Armand). Vignancour. Vitry.

Witt (Conrad de).

Yves-Guyot.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille. Achard. Allain-Targé. Amagat. Augère. Aujame.

Barodet. Barré. Barrière. Basly. Blatin. Boissy-d'Anglas. Borie. Bourgeois (Jura). Bourneville. Bousquet. Bovier-Lapierre. Boyer. Bresson. Brisson (Henri). Brugère (Aurélien). Brugnot.

Calès. Calvinhac. Camélinat. Carret (Jules). Casimir-Périer (Paul) (Seine-Inférieure). Casse (Germain). Cavalié. Chamberland. Chantagrel. Chavanne. Clauzel. Cochery (Georges). Colfavru. Cordier. Cousset. Crémieux.

Daumas. Deguilhem. Delattre. Desmons. Douville-Maillefeu (comte de). Duchasseint. Ducoudray. Duguyot. Duval (César), Duvaux. Duvivier.

Ernest Lefèvre (Seine).

Farcy, Ferry (Albert). Folliet. Forest. Fougeirol. Franconie. Frébault.

Gaillard (Gilbert) (Puy-de-Dôme). Ganault. Gastellier. Gaulier. Germain. Giguet. Gilly (Numa). Goblet (René). Goirand. Guillaumou. Guillot (Louis). Guyot-Dessaigne.

Hanotaux. Harispe. Hude. Humbert (Frédéric).

Jacquier. Jamais (Emile). Jaurès. Javal. Joigneaux. Jouffrault. Jouvencel (Paul de).

Keller. Kergariou (de).

Laborde-Noguez (de). Labordère. Labrousse. Lafont (Seine). Lagrange. Laisant. Lamazière (Daniel). Laporte (Nièvre). Lasbaysses. Lavergne. (Bernard). Laville. Lechevallier. Lefebvre (Seine-et-Marne). Legludic. Le Hérissé. Leporché. Lesage. Lesguillier. Lévêque. Lyonnais.

Mahy (de). Maillard. Marmonier (Henri). Mathé (Félix) (Allier). Mathé (Henri) (Seine). Maurel. (Var). Mellot. Ménard-Dorian. Michelin. Montaut (Seine-et-Marne). Mortillet (de). Munier.

Noblot.

Pajot. Périllier. Perin (Georges). Philipon. Pinault. Planteau. Pochon. Pons-Tande. Pressat. Préveraud. Prevet.

Rabier. Ranson. Raspail (Benjamin) (Seine). Raspail (Camille) (Var). Récipon. Reille (baron). Remoiville. Reybert. Ricard. Riotteau. Rivet (Gustave). Rivière. Rochet. Rondeleux.

Saint-Ferréol. Saint-Prix. Saint-Romme. Salis. Sandrique. Simonnet. Sonnier (de). Spuller.

Théron. Thévenet. Tondu. Trouard-Riolle. Turigny. Turquet.

Vergoin. Vernhes. Vielfaure. Viger. Viox.

Waddington (Richard). Wickersheimer.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Arène (Emmanuel). Audiffred.

Beauquier. Berger (Nièvre). Bizarelli. Boscher-Delangle. Boucau (Albert). Bourganel. Brelay. Brialou. Brousse (Emile).

Ceccaldi. Cernesson. Chanson. Chevandier. Chollet. Christophle. Cibiel. Compayré. Constans. Cornudet.

Dautresme. Delmas. Develle (Jules). Dubost (Antonin). Duchatel (comte). Ducher (Claude). Dupuy (Aisne). Dupuy (Charles) (Haute-Loire). Durand-Savoyat. Dureau de Vaulcomte.

Eschassériaux (baron).

Fagot. Fallières. Faure (Félix) (Seine-Inférieure). Faure (Fernand) (Gironde). Ferry (Jules). Floquet (Charles). Flourens. Freppel.

Gagneur. Galtier. Gérard (baron). Gerville-Réache. Gévelot. Gilbert. Gobron. Gros (Jules).

Héral. Hérisson. Hervieu.

La Berge (Albert de). Lacôte. Laffon (René) (Yonne). La Porte (de) (Deux-Sèvres). Larochefoucauld, duc de Doudeauville. Lecointre. Lecomte (Maxime). Legrand (Pierre). Le Provost de Launay. Leydet. Leygues. Lombard (Isère). Lorois (Léon) (Finistère).

Madier de Montjau. Martimprey (comte de). Marty. Maurice-Faure (Drôme). Mesureur. Mézières. Mondenard (de). Monis. Mun (comte Albert de).

Nadaud (Martin).

Ordinaire (Dionys).

Paillard-Ducléré. Papon. Poincarré. Poupin.

Rigaut. Rodat. Royer. Rumillet-Charretier.

Sarrien. Siegfried. Sourigues. Susini (de).

Turrel (Adolphe).

Vernière. Viette. Vilar (Edouard). Villeneuve.

Waldeck-Rousseau. Wilson.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

comme ayant été retenus à la commission du budget :

MM. Casimir-Perier (Aube). Deluns-Montaud. Méline. Trystram.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Astima. Ballue. Bernier. Bourgeois (Léon) (Marne). Bouvattier. Boysset. Cavaignac (Godefroy). Deandreis. Deniau. Dethou. Davade. Gaussorgues. Jametel. Jourdan (Louis). La Forge (Anatole de). Largentaye (de). Lascombes. Lasserre. Le Roux (Paul). Lesouef. Levert. Lockroy. Obissier-Saint-Martin. Passy (Frédéric) (Seine). Pernolet. Pradon. Razimbaud. Rotours (baron des). Roque (de Fillol). Serph (Gusman). Thiers. Vacher.

Les bureaux de la Chambre des députés ont nommé, le 27 mars, la Commission spéciale chargée d'examiner la proposition de loi sur les Obligations à lots.

Voici les noms des commissaires élus :

MM.

CHANTAGREL, député du *Puy-de-Dôme ;*
FÉLIX FAURE, député de la *Seine-Inférieure ;*
HORTEUR, député de la *Savoie;*
LE GUAY, député du *Puy-de-Dôme ;*
HENRY MARET, député du *Cher ;*
PESSON, député de l'*Indre-et-Loire ;*
RONDELEUX, député de l'*Allier ;*
SAINT-MARTIN, député de *Vaucluse ;*
SALIS, député de l'*Hérault ;*
SANS-LEROY, député de l'*Ariège ;*
SARLAT, député de la *Guadeloupe.*

Sur les *onze* membres composant la Commission : *trois* membres avaient voté à la Chambre contre la prise en considération de la proposition de loi : MM. Chantagrel, Rondeleux, Salis ; — *un* membre s'était abstenu : M. Félix Faure ; — *sept* membres avaient voté pour la prise en considération : MM. Horteur, Le Guay, Henry Maret, Pesson, Saint-Martin, Sans-Leroy, Sarlat.

Le 28 mars, la Commission a nommé :

Président : M. LE GUAY ;
Secrétaire : M. SARLAT.

VŒUX DE CONSEILS MUNICIPAUX

CONSEIL MUNICIPAL DE MARSEILLE

Séance du 20 mars 1888

Extrait du *Sémaphore :*

« Le Conseil municipal :

« Vu la demande adressée au gouvernement de la République par la Compagnie Universelle du Canal Intérocéanique de Panama pour obtenir l'autorisation d'émettre des obligations à lots;

« Considérant qu'il y a lieu, à cause du caractère national de l'œuvre et du profit que peut en retirer le port de Marseille, que les pouvoirs publics accordent leur appui moral à l'entreprise du percement du Canal de Panama ;

« Considérant que cet avantage, s'il est accordé, impose à la Compagnie des devoirs envers le gouvernement qui le lui assure;

« Que, parmi ces devoirs, le plus puissant est de favoriser l'industrie nationale et d'assurer du travail aux travailleurs ;

« Emet le vœu :

« Que, le gouvernement impose à la Compagnie l'obligation de demander tout son outillage transportable aux maisons françaises, celles-ci devant employer uniquement du matériel et des ouvriers français. »

CONSEIL MUNICIPAL DE ROUEN

Séance du 9 mars 1888

Extrait du *Journal de Rouen :*

Le Conseil municipal adopte un vœu proposé par M. Ferry, pour que « les Pouvoirs publics « accordent leur appui moral à l'entreprise du « percement du Canal de Panama », vœu motivé sur le caractère national de l'entreprise et sur le profit que peut en tirer le port de Rouen.

VŒU

DE LA SOCIÉTÉ POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DE LA VALLÉE DE LA SEINE.

Extrait de la délibération du syndicat du 22 mars 1888.

La Société pour la défense des intérêts de la vallée de la Seine, en obtenant sur ses instances que le nom de M. Ferdinand de Lesseps soit donné à un des quais du port de Rouen, affirmait ainsi la confiance et la sympathie que lui inspiraient les œuvres magistrales entreprises par ce grand Français.

Ladite Société, poursuivant avec une constance inébranlable tout ce qui peut servir les intérêts de la Seine et du port de Rouen, fait des vœux pour le prompt achèvement des travaux du Canal de Panama.

En conséquence, Elle appelle la bienveillante attention du Gouvernement et du Parlement sur la demande qui leur est faite par M. Ferdinand de Lesseps, afin d'obtenir d'émettre des obligations à lots pour achever, dans les meilleures conditions possibles, l'œuvre commencée et sauvegarder ainsi les nombreux capitaux français qui déjà se trouvent engagés dans cette grande entreprise nationale.

Pour extrait conforme :

Les Vice-Présidents,	*Le Président,*
ERNEST GOUELLAIN. (Illisible).	FÉLIX DEPEAUX père.
Le Trésorier,	*Le Secrétaire,*
MARION	CH. LACOSTE.

LE MINDI

Nous avons annoncé dans les numéros du *Bulletin* des 16 novembre et 2 décembre 1887 l'ouverture des buttes du Mindi, dernier obstacle à l'établissement d'une communication directe par eau entre l'Océan Atlantique et Bohio Soldado.

Des informations venues de l'Isthme nous montrent que le chenal a été ouvert à toute largeur et approfondi de façon à donner passage à des chaloupes à vapeur de grande dimension.

Les travaux d'approfondissement continuent avec une grande activité.

Le *Star and Herald*, de Panama, arrivé par le dernier courrier, publie à ce sujet l'information suivante :

> L'amiral anglais et les officiers du cuirassé *Triumph*, actuellement en rade de Panama, accompagnés du consul anglais, ont visité cette partie du Canal, et nous croyons savoir que l'amiral a été très satisfait de ce qu'il a vu.

La communication directe de Colon à Bohio-Soldado constitue dix-neuf kilomètres de canal maintenant navigables du côté de l'Océan Atlantique.

LES TRAVAUX

Nous avons donné dans le numéro extraordinaire du *Bulletin* du 9 février, le total du cube obtenu sur les chantiers du Canal pendant les trois derniers mois de l'année écoulée.

Nous signalons aujourd'hui, en une note spéciale, la marche et la nature des opérations effectuées pendant le mois de janvier pour la réalisation pratique des résolutions adoptées pour l'ouverture du Canal à la grande navigation.

Nos lecteurs seront tenus au courant des progrès successifs de la nouvelle exécution des travaux.

MOIS DE JANVIER

Les travaux d'excavation, pendant le mois de janvier, ont été poursuivis avec la même activité et les mêmes moyens que pendant les mois précédents. Grâce au retour de la saison sèche, le cube mensuel s'est accru. Des installations nouvelles ont été faites ; d'autres sont en cours d'exécution pour permettre le développement progressif des chantiers.

Mais nous tenions à marquer ici en quelques mots l'effort considérable accompli dans l'Isthme, dans le courant du mois de janvier, pour commencer l'exécution du nouveau programme des travaux.

On a dû faire tout d'abord l'étude des modifications de tracé et choisir les emplacements définitifs des écluses. Les entrepreneurs ont reçu la notification des changements apportés dans leurs chantiers, et particulièrement des réductions dans les largeurs d'emprise.

Il importait surtout de permettre sans retard l'ouverture des fouilles des écluses. Il s'agit là, en effet, de chantiers dont la longueur est faible, et où, en raison de la profondeur relativement considérable de l'excavation, le transport des déblais est particulièrement difficile.

Heureusement, dès la prise de possession des chantiers par M. Eiffel, la plus grande partie du matériel a pu être livrée et les installations spéciales ont été immédiatement commencées. Leur organisation est rationnelle et prendra tout son développement dans le courant de la première moitié de cette année.

Nous nous plaisons à reconnaître également que le personnel employé est nombreux et actif.

Pour tous ces motifs, on peut affirmer dès maintenant que les travaux de terrassements des écluses sont en bonne voie d'exécution.

Nous ferons suivre les renseignements qui précèdent d'un résumé d'ensemble concernant les mois d'octobre, novembre et décembre 1887, afin que nos lecteurs aient sous les yeux toutes les informations concernant les résultats acquis à la date du dernier courrier de l'Isthme.

Port-Christophe.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — Dans la dérivation du Chagres de Gatun à la mer, la drague *Lesseps*, après avoir continué le creusement jusqu'au kilom. 3,520, limite de l'entreprise, a été ramenée le 10 novembre au kilom. 5,520 pour travailler en marche vers Colon. Depuis cette date jusqu'à fin décembre, elle a avancé de 260 mètres avec un papillonnage de 35 mètres et une profondeur de 3m50.

Entreprise *Jacob.* — D'octobre à décembre la drague D 1 a poursuivi son travail dans l'axe du Canal à travers les buttes du Mindi. Une « crue du Chagres, le 2 novembre, a ralenti les opérations pendant plusieurs jours. » Avancement obtenu, 360 mètres, aux cotes de 4m50 et 5 mètres, avec un papillonnage de 35 et 40 mètres. Le 22 décembre, l'appareil a été ramené aux ateliers de Folk's River pour réparations. — La drague E 3, après avoir terminé la passe à la cote 2m50 au chantier de la Dynamite, a été placée, en octobre, aux buttes du Mindi, du côté de Gatun, en avancement vers Colon, à la rencontre de la drague D 1. En novembre, « malgré l'irruption des eaux du Chagres dans les cunettes, la production de la drague E 3 a presque doublé ». L'appareil se trouvait au kilom. 5,720, ayant avancé de 40 mètres à la cote 3m50 avec un papillonnage de 40 mètres. — Au chantier à sec des buttes du Mindi, on procédait au décapement du terrain des deux côtés de la cunette située près de Gatun, les déblais désagrégés étant enlevés au fur et à mesure par la drague E 3. — Les chantiers du pont du Mindi (déviation du Panama Rail Road) et de l'embouchure de la Dérivation de Gatun à la mer ont souffert des « pluies continuelles ». L'ingénieur ajoute que le « rendement n'est pas en rapport avec le matériel mis à la disposition des entrepreneurs ».

Gatun.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company.* — La drague *City of New-York* a atteint le kilom. 17.550, soit un avancement de 223 mètres avec un papillonnage de 43 mètres. — La drague *City of Paris*, marchant aussi vers Bohio, ouvre un chenal entre le kilom. 18 et Vamos-Vamos; elle a avancé de 450 mètres avec un papillonnage de 43 mètres. — La drague *H. B. Slaven*, employée en octobre à l'enlèvement d'une solution de continuité de 50 mètres qui existait au chantier de la Dynamite, a terminé ensuite l'approfondissement du Canal à l'altitude — 7 entre les kilom. 10.320 et 13.400. En novembre, elle a été remorquée à la Dériva-

tion du Gatuncillo (rive gauche n° 2), à l'aval de Palo Horqueta, pour marcher à la rencontre de la drague *N. Appleton*, afin d'accélérer l'ouverture de la Dérivation. — La drague *N. Appleton*, travaillant en bassin vers Bohio, dans la Dérivation rive gauche n° 2, a avancé jusqu'au kilom. 6.770 avec un papillonnage de 35 mètres.

Entreprise *Jacob*. — Les deux attaques de la Dérivation du Chagres entre Dos Hermanos et Pena Blanca ont continué à être exploitées au Decauville.

Bohio Soldado.

Les chantiers du Canal et ceux des Dérivations du Chagres entre Pena Blanca et Vamos ont manqué d'ouvriers.

Entreprise *Artigue et Sonderegger*. — L'ingénieur constate qu'un important matériel de dragage a été mis à la disposition des entrepreneurs, et qu'il est désirable qu'il soit promptement utilisé. — Le chantier de la Dérivation du Chagres entre les kilom. 25.500 et 26.500, livré à la fin de novembre, a été attaqué dès le mois suivant.

Entreprise *American Contracting and Dredging Company*. — La drague *M. A. Slaven* a ouvert un bassin d'entrée pour permettre la construction d'un barrage destiné à assurer le fonctionnement des appareils dans les hautes berges. — La drague *J. Dingler* a été mise en marche vers Vamos-Vamos le 7 décembre, en avant de la précédente.

Entreprise *Eiffel*. — Dans le courant de décembre, la plate-forme de lançage pour le tablier métallique du pont sur le Chagres a été établie sur la rive droite du fleuve. Le matériel commençait à arriver et le montage devait bientôt entrer en activité.

Tavernilla.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — Entre les kilom. 26,350 et 29, le travail n'a pas été interrompu sur les chantiers du Canal « malgré le mauvais temps ».

Entre les kilom. 29 et 31,500, on prépare la mise en marche des excavateurs. « Le mauvais temps et les crues du Chagres » ont à plusieurs reprises entravé le travail sur les chantiers du Canal compris entre les kilom. 31,500 et 34,600 et sur ceux des Dérivations nᵒˢ 5 et 6 (rive droite).

San Pablo.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — Sur les chantiers du Canal, entre les kilom. 34,600 et 36,040, une nouvelle attaque au gros matériel et une importante cunette à la cote 7 ont été commencées. — La drague n° 7, après achèvement du montage, était poussée sur l'avant-cale, prête à flotter dès la première crue moyenne du Chagres.

Une nouvelle voie de décharge au gros matériel était établie au kilom. 37,120 ; l'estacade du kil. 36,640 était transférée au kilom. 37,100.

Les entrepreneurs de la Dérivation n° 7 entre les kilom. 36 et 40 ont demandé la livraison du gros matériel pour accélérer leurs travaux.

Gorgona.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — Dans la partie du Canal comprise entre les kilom. 37,500 et 38,660, il ne restait plus que les talus à dresser. Entre les kilom. 40 et 42, le nombre d'hommes employés n'a pas été « suffisant ». Les pluies et les crues ont ralenti les travaux sur plusieurs points en octobre et en novembre. — La drague n° 8, complètement achevée, a exécuté un dragage préparatoire entre la Petite et la Grande-Boucle pour son installation sur le chantier d'exécution. La machinerie des dragues 9 et 10, lancées, était en montage. Deux chalands-pompes et un troisième destiné à être tranformé en succuse sont en montage.

Matachin.

Entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*. — En octobre et novembre, de « fortes pluies » et le « manque d'ouvriers » ont gêné les travaux sur plusieurs points du Canal. — Du kilom. 43 au kilom. 44, il existe sur ce chantier trois attaques au gros matériel aux cotes 16 et 21 et une au Decauville.

Le rendement des Dérivations de Carga Plata et du Carabali a presque doublé en décembre par rapport aux mois antérieurs. Avec l'utilisation par le tâcheron de tout le petit matériel qu'il a en sa possession, le résultat mensuel pourrait être « très satisfaisant ».

Obispo.

Entreprise *Société de Travaux publics et Constructions*. — Deux attaques sont ouvertes entre les kilom. 44 et 45; une autre attaque au Decauville décape, sur 2 mètres de hauteur, le terrain à la cote 14; les déblais de l'attaque au grand matériel entre les kilom. 44,450 et 44,650 serviront à construire la voie destinée à relier les chantiers du côté gauche avec la Dérivation n° 10. En décembre, « les crues et les pluies ont été particulièrement persistantes ». — Entre les kilom. 45 et 45,850, les chantiers n'ont pas donné un rendement satisfaisant par suite de « l'inutilisation de la moitié du matériel et des crues ». — A l'étage 40 de la Corosita, la jonction des versants Sud et Nord a été faite le 31 décembre, la passe atteignant 15 mètres de largeur. Un nombreux personnel de mineurs et de terrassiers bat en brèche le front de l'étage 40 à 45. — Sur les bords de la cunette à la cote 26, comprise entre les kilom. 46,800 et 47, deux voies au grand matériel desservent 4 attaques. — En décembre, le rendement des chantiers Longueval et Marcelin a été restreint, « à cause des pluies et de l'irruption des eaux dans la cunette ». — Le pont métallique sur le Chagres, côté gauche du Canal, est terminé; sur la rive droite du fleuve, le remblai n'étant pas encore à la hauteur du tablier du pont, il existe une solution de continuité de 25 m. environ. — Pour le pont-aqueduc double installé au kil. 48,500, la culée de la rive gauche du Canal est achevée; on a commencé le montage de la partie métallique de l'aqueduc. Sur la rive droite, la culée est descendue à 15 mètres au-dessous du niveau du sol. — A la Dérivation n° 10 du Chagres, neuf chantiers au Decauville sont répartis à peu près également sur le parcours total. On pousse activement la construction du chemin de fer qui doit relier, au pont métallique, les chantiers de la Dérivation.

Le rapport fait remarquer qu' « à part juin, jamais la quantité d'eau tombée mensuellement dans la section d'Obispo n'a atteint les chiffres de novembre et de décembre. La hauteur d'eau relevée est supérieure de $0^{m}250$ à celle constatée en 1886 et de $0^{m}758$ à celle constatée en 1884. »

Emperador.

Entreprise *Société de travaux publics et Constructions*. — Au chantier des Petites-Chutes, les travaux de la cunette sur l'axe du Canal sont desservis par des grues. — Les différentes attaques du chantier de la Cunette se trouvent aux cotes 48 et 57 sur la droite de l'axe et aux cotes 47 à 54 sur la gauche. — Sur le chantier du Cerro les attaques se trouvent aux cotes 54 à 59 sur la droite de l'axe; on a commencé au kilom. 52,100 l'établissement de la plate-forme destinée au montage de la bâche. — Au chantier du Lirio, sur le côté droit de l'axe, les attaques sont aux cotes 56 à 59. Sur tous ces points une partie importante du matériel disponible « n'a pas été utilisée ».

Les travaux des Dérivations n'ont pas donné les résultats qu'on pouvait attendre; sur certains chantiers, cependant, les productions de novembre et décembre sont en progrès.

Culebra

Entreprise *Artigue, Sonderegger et Cᵉ*. — Le mois d'octobre ayant été « exceptionnellement pluvieux, » il en est résulté de fréquentes interruptions de travail et la nécessité de remettre en état les voies. Au chantier nº 1, cote 65, l'entreprise a poursuivi les installations pour le dragage; la transformation de deux excavateurs en dragues était presque terminée en décembre. La cunette entre les kilom. 53,900 et 54,100 était achevée; on y préparait l'installation d'un excavateur. — Sur les chantiers nºs 3, 4 et 5, l'effort principal a porté sur l'ouverture des cunettes aux cotes 80 et 75 sur toute la longueur de la Culebra. Huit excavateurs en fouille sont en travail, et les voies pour l'installation d'un autre excavateur vers le kilom. 55,100, sont à peu près terminées.

Pour les dragages vers Paraiso, la voie d'accès est exécutée; le barrage est achevé, sauf la partie qui se trouve dans le lit du Rio-Grande. Le matériel de dragage était arrivé au garage de Cucaracha. Le montage d'une drague a été commencé.

A la déviation du Panama Rail Road on a continué les terrassements, « qui pourront être terminés à bref délai. » — Aux culées du pont sur le Rio-Grande il reste très peu de maçonnerie à faire pour atteindre la hauteur des sommiers.

Paraiso.

Entreprise *Baratoux, Letellier* et *Cᵉ*. — Deux excavateurs ont été installés sur les chantiers entre les kilom. 57 et 58.569; une grande partie des voies a été posée à nouveau et ballastée. — Au kilom. 59.500, un excavateur a commencé une attaque en fouille. — A la dérivation du Rio-Grande comme à celle du Rio-Pedro-Miguel, la tranchée a été poussée « autant que le permettaient les fréquentes pluies de la saison. » Le second de ces ouvrages ne comporte que des parachèvements. — A Pedro-Miguel, on a attaqué la deuxième partie (terminus) du tracé de la déviation du Panama Rail Road.

La Boca.

Entreprise *Baratoux*, *Letellier* et *Cᵉ*. — Dans les trois derniers mois de l'année, la drague A 3 a approfondi jusqu'à des cotes variant entre 8 et 9 mètres, et élargi à 75 mètres le chenal déjà creusé entre les kilom. 72.025 et 71.592, soit un avancement de 433 mètres. — En deuxième passe, la drague A 2 a approfondi à 7 et 8 mètres et élargi à 75 mètres le chenal creusé devant elle par la drague D 18, entre les kilom. 70.143 et 69.820; avancement 323 mètres. — Du kilom. 69.730 au kilom. 69.235, la drague D 18, travaillant en première passe, a creusé un chenal de 60 mètres de largeur à la cote — 4.50; du kilom. 69.235 au kilom. 69.098, elle a approfondi à 6 m. 50 et élargi à 70 mètres le premier chenal creusé par la drague D 15; parcours total, 632 mètres. — La drague D 14, placée dans le manglar, a continué à ouvrir vers Colon, à travers la première boucle du Rio-Grande, un chenal de 40 mètres avec une profondeur moyenne de 5 m. 60 au-dessous du niveau des basses-mers. Avancement, du kilom. 68.009 au kilom. 67.825, soit 184 mètres. — La drague D 15, marchant à la rencontre de la drague D 14 pour couper la première boucle du Rio-Grande en se dirigeant vers la Boca, a creusé un chenal de 40 mètres de largeur avec une profondeur de 5 m. 60 à 5 m. 80 entre les kilom. 66.739 et 66.880; avancement, 141 mètres. — La drague D 17, sur laquelle doit être installé un appareil de transport de déblais, système Vasset, se prépare à fonctionner dans la direction de Corozal, à partir du kilom. 66 535, après avoir creusé un chenal de 40 mètres de longueur, de 40 mètres de largeur et de 5 m. 70 de profondeur moyenne entre les kil. 66.560 et 66.520. — La drague D 16, transformée pour travailler avec tuyau d'évacuation flottant, a été conduite à Corozal, le 3 décembre, pour commencer, à partir du kilom. 64.580 vers la Boca, une nouvelle attaque de la seconde boucle du Rio-Grande.

PANAMA-GIBRALTAR

Nous avons reçu d'un actionnaire, M. Guibert, receveur des domaines, à Uzel, une intéressante communication que nous reproduisons, pensant qu'elle intéressera nos lecteurs :

Tout le monde se plaît à comparer Panama à Suez; au risque d'être appelé optimiste, moi je dirai : Panama, c'est le Gibraltar de l'Amérique. « Oui, répondra-t-on, mais avec cette différence que Gibraltar est un passage tout fait, large et facile, tandis que Panama?..» sera vite fait, et tout le prouve aujourd'hui.

Pour nous qui pouvons nous rendre compte de l'importance du détroit de Gibraltar et des milliers de tonnes qui y passent journellement, nous n'hésiterions pas à créer la communication entre l'Océan et la Méditerranée, si elle n'existait pas; l'argent ne manquerait pas, parce qu'il serait attiré par la certitude de bénéfices énormes; je laisse à mes lecteurs le soin de calculer le nombre de millions qu'encaisserait l'Angleterre le jour où elle pourrait imposer un tarif de passage aux navires qui passent sous ses canons de Gibraltar.

Prenons une mappemonde ou mieux une sphère terrestre, et comparons ces deux points.

Gibraltar est indispensable à l'Angleterre, la France, la Belgique, l'Allemagne, la Russie et autres puissances du Nord pour leurs relations maritimes avec une partie de l'Espagne et tous les ports de la Méditerranée, et réciproquement.

Panama sera indispensable au Canada, aux Etats-Unis, au Brésil, et autres pays de l'Est-Amérique pour leurs relations maritimes avec les ports de l'Ouest-Amérique et réciproquement. Peut-on nier l'importance des relations qui vont se créer entre l'Est et l'Ouest Amérique? Il y a là des pays qui n'ont jamais eu de rapport les uns avec les autres, malgré la richesse de leur commerce sans cesse grandissant.

Je ne parle jusqu'à présent que du commerce européen transitant par Gibraltar et du commerce américain par Panama.

Notre commerce européen suffirait pour nous décider à percer Gibraltar, si la communication n'existait pas, même en supposant que cette entreprise dût coûter plus que Panama. Il semble qu'il devrait en être de même pour cette entreprise, et les Américains commencent à le comprendre.

Mais là ne se bornent pas les ressemblances.

Le Canal de Suez, que j'appellerai le complément de Gibraltar, attire la grande navigation pour les Indes, la Chine, l'Océanie; une bonne partie passe auparavant à Gibraltar; les recettes du Canal de Suez attestent le développement du commerce de l'Europe avec l'Asie depuis l'ouverture de cette grande voie.

A son tour, le Canal de Panama attirera la navigation européenne pour tout l'Ouest-Amérique. Il suffit de jeter les yeux sur la carte du Nouveau-Monde pour se rendre compte de l'importance du commerce que ces riches pays vont entretenir avec toute notre vieille Europe, commerce jusqu'alors impossible pour beaucoup de produits, à cause des distances et par suite des prix de transport.

Mais, en plus, Panama comptera à son actif une partie de la navigation européenne pour l'Océanie, la Chine, et toute la navigation de l'Est-Amérique pour l'Océanie, la Chine, le Japon, les Indes, etc., et réciproquement. Sans doute, l'Amérique du Nord est en communication avec l'Asie par la ligne New-York-San-Francisco; mais si ces voies sont commodes pour les voyageurs, elles sont trop coûteuses pour les marchandises qui certainement aimeront mieux arriver directement de Chine à New-York, la Nouvelle-Orléans, etc., que de prendre la voie ferrée après de coûteux transbordements.

Gibraltar et Suez livrent encore passage aux navires

de guerre appelés à la défense ou à la protection de la mère patrie ou des colonies.

Panama ne livrera-t-il pas passage aux flottes de toute l'Amérique pour défendre les points menacés et même les colonies d'Océanie ?

En comparant Gibraltar et Panama, on est même étonné que le Canal ne soit pas déjà fait depuis longtemps. Il est vrai que dans ce nouveau monde, certaines contrées ne sont pas encore familiarisées avec les grandes entreprises, mais dans bien peu de temps les ingénieurs y seront aussi nombreux que chez nous. Si donc Panama appartient en grande partie à la France, il y aura lieu de féliciter les promoteurs du Canal interocéanique d'être arrivés à temps et d'avoir devancé les Américains, jaloux de notre gloire et surtout des bénéfices qui s'envoleront de leurs pays vers le nôtre.

Suez est le complément de Gibraltar. Panama sera le complément de Suez et de Gibraltar.

DÉPOT DE LA PÉTITION

des Actionnaires et Obligataires à la Chambre des Députés (1)

SÉANCE DU 22 MARS 1888

M. **Baucarne-Leroux,** député du *Nord*, a déposé sur le bureau de la Chambre des députés un grand nombre de pétitions signées de 1.673 actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Nord.

M. **Prax-Paris,** député de *Tarn-et-Garonne*, a déposé vingt-quatre pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Tarn-et-Garonne.

M. **Barbe,** député de *Seine-et-Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Oise.

SÉANCE DU 24 MARS

M. **Albert Pesson,** député d'*Indre-et-Loire*, a déposé sur le bureau de la Chambre des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département d'Indre-et-Loire.

M. **Vitry,** député de la *Haute-Marne*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Haute-Marne.

M. **Sandrique,** député de l'*Aisne*, a deposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Aisne.

M. **Dellisse,** député du *Pas-de-Calais*, a déposé 154 pétitions contenant un grand nombre de signatures d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département du Pas-de-Calais.

M. **Barbe,** député de *Seine-et-Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de Seine-et-Oise.

SÉANCE DU 27 MARS

MM. **Noël-Parfait, Milochau, Maunoury** et **Deschanel,** députés d'*Eure-et-Loir*, ont déposé sur le bureau de la Chambre, une troisième série de pétitions signées par un grand nombre d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, habitant l'arrondissement de Chartres.

M. **Sandrique,** député de l'*Aisne*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **Leporché,** député de la *Sarthe*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **Prevet,** député de *Seine-et-Marne*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **Barrière,** député du *Puy-de-Dôme*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **le comte de Maillé,** député de *Maine-et-Loire*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **Horteur,** député de la *Savoie*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **Levet,** député de la *Loire*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

MM. **Buvignier, Jules Develle, Gillet, Poincarré** et **Royer,** députés de la *Meuse*, ont déposé onze pétitions de porteurs de titres du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Meuse.

M. **Cazauvieilh,** député de la *Gironde*, a déposé douze pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

SÉANCE DU 29 MARS.

M. **Dubois,** député de la *Côte-d'Or*, a déposé plusieurs pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de la Côte-d'Or.

M. **Barbe,** député de *Seine-et-Oise*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **Ducroz**, député de la *Haute-Savoie*, a déposé trente-quatre pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

MM. **Brousse** et **Vilar**, députés des *Pyrénées-Orientales*, ont déposé des pétitions émanant d'un certain nombre d'habitants de ce département intéressés dans l'exécution du Canal de Panama.

M. **Jullien,** député de *Loir-et-Cher*, a déposé des pétitions d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département

M. **Laroche-Joubert**, député de la *Charente*, a déposé des pétitions d'actionnaires et d'obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

M. **le comte de Kersauson,** député du *Finistère*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

SÉANCE DU 30 MARS

M. **Dellisse,** député du *Pas-de-Calais*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés à Fleurbaix.

M. **Préveraud**, député de l'*Allier*, a déposé plusieurs pétitions d'habitants de ce département, actionnaires du Canal de Panama.

M. **Fougeirol,** député de l'*Ardèche*, a déposé des pétitions d'actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans le département de l'Ardèche.

M. **Besnier,** député du *Loiret*, a déposé dix pétitions signées par 72 actionnaires et obligataires du Canal de Panama, domiciliés dans ce département.

(A suivre.)

(1) Voir les numéros 205, 205 *bis* et 206 du *Bulletin du Canal Interocéanique.*

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Juillet 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations faites durant le mois de juillet 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen.	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et maxima moyens.		Hauteur en millimèt.	NOMBRE de jours.
	minim.	maxim.				
Colon...	21°4	33°2	27°0	86 6	433m/m 1	25
Gamboa.	19 8	33 9	26 6	84 9	263 3	18
Naos....	20 7	36 5	27 9	83 7	156 8	12
Totaux.	61 9	103 6	81 5	255 2	853 2	55
Moyennes	20 6	34 5	27 2	85 1	284 4	18

La température a un peu baissé par rapport au mois précédent. La moyenne générale dans l'isthme était de 27°5 en juin ; elle est de 27°2 en juillet. Naos a la moyenne de température la plus élevée, ainsi que les écarts journaliers les plus considérables.

La température de l'eau de la mer s'est élevée de 0°3 à Colon, où elle est en juillet de 28°4. A Naos, elle a baissé de 0°6 et n'est plus que de 25°5. Cette différence en faveur de Colon tient au courant équatorial de l'Atlantique, qui pénètre dans la mer des Antilles.

Le petit été de Saint-Jean s'est accusé par quelques jours sans pluie au commencement du mois. Mais, comme toujours, c'est à Colon qu'il s'est fait le moins sentir. L'humidité a augmenté sensiblement dans cette station où il est tombé une quantité de pluie considérable. On constate entre Naos et Colon, au sujet de la pluie, les mêmes rapports qu'en juin, soit 1/2 pour le nombre de jours de pluie et 1/3 pour la hauteur d'eau tombée.

Le Chagres a été presque constamment en mouvement, mais une crue seulement mérite d'être notée. Elle a eu lieu le 18, entre 10 heures du matin et 8 heures du soir. Le fleuve s'est élevé de 2m30 à Gamboa, et a commencé à descendre aussitôt après pour atteindre son point bas, à 0m12 au-dessus du niveau primitif, le 19 à 2 heures du soir.

Le régime du vent est absolument le même qu'en juin, c'est-à-dire « faibles brises variant en direction ». Les calmes ont été fréquents le matin et le soir à Colon et à Gamboa.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon...............	—0m 15	0m 40	0m 44
Naos.................	—0 14	5 76	5 59

Ces mouvements ont plus d'amplitude que ceux de juin. A Naos, ils ont suivi d'un jour ou deux la nouvelle lune du 20 juillet.

CONFÉRENCE A L'ATHÉNÉE DE NICE

L'*Avenir commercial de Nice* a rendu compte d'une conférence faite à l'Athénée de cette ville par M. Ernest Michel sur la république de l'Equateur, le Canal de Panama et les Antilles.

Le Canal de Panama, dit l'orateur, est destiné non seulement à abréger et à faciliter les communications entre les côtes des deux Amériques, entre le continent européen et le continent américain, et les nombreuses îles de l'Océanie, mais surtout à porter la vie aux divers Etats de l'Amérique centrale.

Faisant ressortir les avantages que l'ouverture du Canal procurera à ces pays, M. Ernest Michel donne une idée de leurs ressources latentes par l'exemple suivant, que rapporte l'*Avenir* :

Le conférencier cite la République de l'Equateur qui, avec une surface supérieure à celle de la France, ne contient que 900,000 habitants, pendant que son riche sol pourrait en nourrir plusieurs millions. Il en apporte en preuve les riches produits du cacao, du caoutchouc, de la résine, de l'écorce du quinquina, du café et de ses plantureux pâturages.

M. Ernest Michel a poursuivi sa conférence par une description des travaux du Canal interocéanique d'après les observations qu'il a faites pendant un séjour dans l'Isthme, et par l'exposé des conséquences heureuses que son exécution aura pour le territoire qu'il traverse.

Il a conclu par un aperçu de la situation et de la prospérité de certaines colonies des Antilles, notamment de la Jamaïque, dont la population s'est élevée de 5,000 à 600,000 habitants, depuis la prise de possession de cette île par l'Angleterre.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 0/0

SEPTIÈME TIRAGE — 31 MARS 1888
1,181 OBLIGATIONS

Le septième tirage des Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 31 mars 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1,181 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

3.001	à	3.081	81
16.401		16.500	100
94.001		94.100	100
106.001		106.100	100
184.001		184.100	100
187.101		187.200	100
		A reporter...	581
		Report...	581
264.601	à	264.700	100
309.101		309.200	100
353.401		353.500	100
366.701		366.800	100
417.501		417.600	100
437.001		437.100	100
		TOTAL...	1181

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 16 avril

1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 3 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

129.568 — 139.214 — 233.626 — 286.144 à 286.148 286.174 à 286.177 — 302.939 à 302.943 — 329.101 à 329.105 — 334.509 et 334.510 — 334.514 et 334.515 334.523 — 334.555 — 334.566 et 334.567 — 334.585 — 407 175 et 407.176 — 407.200 — 443.013 et 443.014 — 443.026 à 443.031 — 443.048 à 443.050 443.055 et 443.056 — 479.263 à 479.266 — 479.286 et 479.287 — 479.292 à 479.300 — 551.901 à 551.912 — 578.705 à 578.708 — 579.702 à 579.706 — 579.713 et 579.714 — 579.751

Paiement du 7e coupon

Les porteurs d'obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 7 (de 7 fr. 50) échéant le 15 avril 1888, sera payé à partir du lundi 16 avril 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 fr. 074, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas ;
Banque d'Escompte ;
Comptoir d'Escompte ;
Crédit Industriel et Commercial ;
Crédit Lyonnais ;
Société de Dépots et comptes courants ;
Société Générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal Interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re série).

Dixième tirage.

Le dixième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) aura lieu le samedi 14 avril prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46. Il comprendra 1.018 obligations qui seront remboursables à dater du 15 mai suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e série)

Quatrième versement

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le quatrième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 avril courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e série)

Deuxième versement

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (3e série) sont prévenus que le deuxième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 25 au 30 avril courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 16 au 31 mars 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 842. — 1° Sur une action au porteur, n° 534,145.

2° Sur quatre obligations 3 0/0 au porteur, n° 421,645, et 421,646, 439,697 et 439,698.

3° Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 91,186 et 238,072.

Opp. 843. — Sur un coupon n° 3 d'Obligation Nouvelle au porteur, 1re série, échéance du 15 mai 1887, n° 348,504.

Opp. 844. — Sur un coupon n° 6 d'Obligation Nouvelle au porteur, 1re série, échéance du 15 février 1888, n° 192,598.

Opp. 845. — Sur deux coupons nos 6 et 7 d'obligations 3 0/0 au porteur, échéance des 15 octobre 1887 et 15 avril 1888, nos 299,752 et 299,753.

Opp. 846. — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 35,966.

Opp. 847. — Sur une action au porteur, n° 376,117.

Opp. 848. — Sur un coupon n° 2, d'Obligation Nouvelle au porteur (2e série), échéance du 15 mars 1888, n° 257,654.

MAINLEVÉES

Opp. 647. — Sur huit obligations 5 0/0 au porteur, nos 85,584 à 85,591 ; et sur trois Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 423,199 à 423,201.

Le Gérant : Pourtet.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 17 AU 31 MARS 1888

DATES — Mars	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. janvier 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 janv. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 oct. 87	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. oct. 87	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 nov. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titr. définitifs Jouiss. 15 déc. 1887	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 250 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
17	2050 2040 2050	268.75 266.25 263.75 267.50 270 271.25 273.75 275 272.50	en liq.: ...... au 31, 263.75	227 225 226 225	160	200 196 200	345 346.25 347.50	360 357.50 362.50 365	317.50 316.25 315 313.75	320 325 326.25
19	2050 2075 2100 2125	280 282.50 283.75 285 286.25 287.50 288.75	en liq.: ...... au 31, 276.25	235 240 245 242.50	165 167.50 168.75 170	200 199 201 202 203 204 204	347.50 345 340 342.50 348.75 350	370 375 377.50 380 375	322.50	327.50 330
20	2150 2175 2200	297.50 298.75 296.25 295 293.75 296.25 291.25 290 288.75 287.50 288.75 290	en liq.: ...... au 31, 293.75	260 262.50 259 258 257.50	170 172 172.50	215 213 211 210	360	377.50 380 375 372.50	»	»
21	2175 2150 2125	280 283.75 285 282.50	en liq.: ...... au 31, 275	250 245 240 250 249	170 168 171.25 172.50 172	210 207.50 210	350 351.25 352.50 355 353.75	370 365 366.25	330 327.50 325 322.50	335 332.50 340
22	2150 2145	280 278.75 281.25 282.50 280	en liq.: ...... au 31, 275	250 245	170 168 170	210 209 208.75 209	350 352.50 355 352 350	350 355 360	325 320 316 315	326 325 328 329
23	2130 2140	278.75 277.50 276.25 275 273.75	en liq.: ...... au 31, 277.50	242 240 235.25 230 232.50 240 242	168 166.25 166 165.25	205 201 200 202.50	345 344 343 342.50 340 340	342.50 345 347.50 350 355	315 320	330
24	2125 2115 2100 2075 2100	275 276.25 275 277.50	en liq.: ...... au 31, 272.50	235 236 237 238	165	200 201 203 205 202.50	340 339 338 336.50 340	355	315 320 315	330 326 325 330
26	2140 2147.50 2150 2175	275 278.75 281.25 282.50 280	en liq.: ...... au 31, 280	245 246.25 247.50 245	167.50 169 169.50 170	205 207.50 205 206 208	340 342 345 341 345	345 350 355 360	320	327 327.50 330
27	2125 2120 2100 2145	285 286.25 287.50 288.75 291.25 292.50 293.75	en liq.: ...... au 31, 286.25	250 252.50 253 255	175	210 212 212.50 213 214 215	350 353.75 354 355 357.50 358.75	370 372 375 380	325 327.50 330 335 340	335 340 345 347.50 350
28	2175	286.25 287.50 285 283.75 282.50 283.75	en liq.: ...... au 31, 285	255 252.50 251.25 250	175 167.50 170 172	212 211 210.50 210	360 356	375 370 367.50	335 337.50 330	350 342 337.50 340
29	2175 2145 2100 2175	280 281.25 282.50	en liq.: ...... au 31, 277.50	250 245 250	170 167.50 168 172 174	210 211 212 210 209	350 347.50 351.25	367.50 365 362.50	322 321.25	337.50 335 335 333.75 332.50
30	2200	282.50 283.75 281.75	en liq.: ...... au 31, 280	245 246	172 171.25 170.50 170	210 208 205 207.50	349 348 347.50	365 367.50	325 322	330 332 332.50
31	2100 2125 2140 2150	280 278.75 277.50 276.25 275	en liq.: ...... au 15, 277.50	242.50 240 238 237 236 235 240 242.50	168 162 166 165.50 165 166	202.50 205 203.75 202.50	345 342.50 340 345 342.50 345 342	345 340 350 355	322 319 315	330 325 322.50 323

9e Année. — Numéro 208 Lundi 16 Avril 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LE CUBE DE MARS

Une dépêche télégraphique reçue de l'Isthme par l'administration de la Compagnie fait connaître que le cube obtenu en mars s'est élevé à *un million trois cent un mille quatre cents* mètres cubes (1,301,400 m. c.).

Le mois, dans l'isthme, étant compté du 25 au 25, ce résultat a donc été obtenu en 29 jours de travail effectif.

L'activité des travaux et les dépenses qui en résultent rendent de plus en plus urgente la solution de la question soumise actuellement aux délibérations du Parlement.

OBLIGATIONS A LOTS

DÉCLARATION AU CORPS LÉGISLATIF (1868) DE M. VUITRY

MINISTRE PRÉSIDANT LE CONSEIL D'ÉTAT

Au moment où la Chambre des Députés est saisie par un certain nombre de ses membres de la demande présentée par M. Ferdinand de Lesseps, tendant à faire accorder à la Compagnie du Canal interocéanique de Panama l'autorisation d'émettre un emprunt à lots pour assurer l'achèvement des travaux, il nous a paru intéressant de rappeler comment la même question fut traitée en 1868, au Corps législatif, lorsqu'il s'agit d'une autorisation semblable sollicitée par le Président-Directeur de la Compagnie du Canal de Suez.

Nous reproduisons donc ci-dessous, d'après le compte rendu officiel du *Moniteur universel*, les déclarations faites au Corps législatif, dans la séance du 16 juin 1868, par M. Vuitry, ministre présidant le Conseil d'Etat, en réponse aux objections qu'un membre formulait au point de vue de la législation sur les loteries :

M. le ministre. — « Les questions que soulève le projet de loi sont, à mon avis, très simples ; elles peuvent se ramener à deux, que je demande à préciser en quelques mots.

« La loi de 1836 interdit la loterie ; mais n'y a-t-il aucune distinction à faire entre la loterie proprement dite et les opérations qui consistent à attacher à un emprunt des lots qui sont la distribution minima d'une partie de l'intérêt par la voie du sort ?

« Cette première question posée, il faut se demander si la Compagnie de l'isthme de Suez, par le caractère de son entreprise, par son objet, par sa nature, mérite que le pouvoir législatif lui confère, à titre exceptionnel, la faculté d'attacher à son emprunt les lots dont il s'agit.

« Voilà les deux seules questions que présente le projet.

« Et d'abord n'y a-t-il aucune distinction à faire entre la loterie véritable et ses combinaisons d'emprunt avec lots ? Mais, à mon avis, c'est le simple bon sens qui répond affirmativement. (Marques d'assentiment.)

« Quel est l'inconvénient, toujours signalé, des loteries ? c'est le chiffre restreint des mises qui descendait jusqu'à 1, 2, ou 3 francs, qui tentait par l'espérance d'un lot considérable les plus petites bourses, les hommes les moins intelligents, les plus confiants, les plus crédules.

« Ici, y a-t-il quelque chose de semblable? Non, le plus minime billet de loterie est de 300 fr.

Un membre. — « 500 !

M. le ministre. — « 500 francs de capital nominal. Je dis 300 francs parce que c'est le taux de l'émission.

« Quel est un autre inconvénient, toujours si-

gnalé, des loteries ? C'est que la mise était perdue. Ici, rien n'est perdu. L'homme qui a pris une obligation à laquelle est attaché un lot, qu'il gagne ou qu'il ne gagne pas ce lot, a toujours son obligation ; il a fait un placement sérieux.

« Que conclure de ces deux observations? Ceci: tandis que la loterie avait, je le reconnais, cet immense inconvénient d'empêcher la formation des petites épargnes, de les entraîner dans un gouffre où elles se perdaient ; ici, la loterie exerce, il est vrai, un attrait : mais s'il y a un sentiment de cupidité excité, il aboutit à faire naître dans le cœur de ceux qui veulent mettre à la loterie le désir d'accumuler de petites épargnes jusqu'à concurrence de 300 fr., pour en faire le placement ; de sorte que, dans cette combinaison, non seulement il n'y a aucun danger pour le capital, mais les plus petites bourses sont provoquées à faire des épargnes pour opérer ce placement.

« Peut-on donc vraiment contester qu'il y ait des différences très considérables entre la loterie proprement dite et ce genre de placement ?

« L'honorable M. Marie disait : Mais rien n'est plus simple que de détacher d'une obligation la chance de lot qu'elle offre et de la vendre séparément, et alors on vendra véritablement un billet de loterie !

« C'est vrai. L'opération de ce genre a été faite sur une large échelle à Paris : on a pris des obligations du Crédit foncier ; on en a détaché les chances de lots, et non seulement on les a vendues 4, 5 et 6 francs, mais il s'est trouvé un spéculateur qui les avait découpées en quarantièmes et qui vendait 25 centimes chaque quarantième. Cette spéculation a été poursuivie. (M. Marie fait un signe de dénégation). M. Marie en doute, cette spéculation a été poursuivie.

M. Marie. — « Il y en a eu une de poursuivie, d'autres ne l'ont pas été.

M. le ministre. — « Ces manœuvres ont été poursuivies, je le répète, et condamnées, à la date du 16 février 1865, par le tribunal de la Seine, dont le jugement a été confirmé par un arrêt de la Cour impériale du 28 juin suivant.

« Il y a eu pourvoi devant la cour de cassation, et la cour de cassation a rejeté le pourvoi par un arrêt du 10 février 1866.

« En même temps, il s'était formé une autre spéculation qui consistait, non pas à détacher des chances de lots, mais à prendre des obligations et à les fractionner en dix parties, en dixièmes d'obligation. Eh bien ! ces manœuvres ont été poursuivies et condamnées par le tribunal, par la Cour, et l'arrêt de la Cour a été maintenu par la Cour de cassation. On a vu dans ce fait du fractionnement d'une obligation en dixièmes une altération complète de l'opération primitive ; car il n'échappera pas à la Chambre qu'un fractionnement par dixièmes réduit l'obligation à une somme très minime et se rapproche beaucoup plus de ces loteries dont on ne veut plus.

« Eh bien ! le seul fait de fractionner une obligation en dixièmes a paru à la Cour de Paris, à la Cour de cassation, une altération si profonde des conditions dans lesquelles l'opération avait été entreprise qu'on y a vu les caractères déterminants de la loterie, qui ont motivé l'application de l'article 410 du Code pénal.

« Je n'entre dans ces quelques détails que pour bien faire comprendre au Corps législatif qu'il n'est pas possible de faire dégénérer l'opération dont il s'agit en une opération absolument semblable à la loterie proprement dite. Je n'entends tirer de ce fait, dans ce moment-ci, qu'une seule conséquence, c'est qu'il ne faut pas confondre les opérations de la loterie proprement dite et les opérations qui attachent des lots à un emprunt. Cela dit, la loi de 1836 permet-elle ces opérations ou ne les permet-elle pas ?

« La réponse, Messieurs, n'est pas facile à faire, et la Chambre va le comprendre. Il n'est pas exact, à mon avis, de dire que la loi de 1836 prohibe toutes les opérations dans lesquelles il y a un *alea* quelconque. En effet, je trouve tout de suite des opérations considérables entreprises ici depuis 15 ou 20 ans avec l'assentiment de tous les pouvoirs publics, et dans lesquelles il y a un *alea* incontestable : ce sont les obligations de chemins de fer.

M. le vicomte Lanjuinais. — « Cela n'a rien de commun ; c'est une tout autre opération.

M. le ministre. — « Je sais que l'honorable M. Lanjuinais a voulu établir...

M. le vicomte Lanjuinais. — « Je demande la parole (exclamation sur plusieurs bancs) sur ce point-là seulement. (Bruit.)

M. le ministre. — « J'espère au moins que ce n'est pas pour un fait personnel ! (On rit.)

M. le vicomte Lanjuinais. — « Non! non! Sur ce point seulement; j'espère pouvoir rétablir tout à l'heure les choses dans leur véritable sens, car je crois que vous êtes dans l'erreur.

M. le ministre. — « Je sais très bien que l'honorable M. Lanjuinais a voulu établir que ces obligations des chemins de fer émises à 300 francs et remboursables à 500 francs n'avaient rien de commun avec les lots. Je n'entends pas dire que ce soit tout à fait la même chose; il y a une grande différence que je me hâte de signaler: dans les obligations de 300 fr. remboursables à 500 fr. il y avait des primes de 200 fr. Cette prime, je le reconnais, est attachée à toutes les obligations, tandis que les lots ne sont attachés qu'à certaines obligations; voilà la différence. Mais voici où il y a des chances du sort: les obligations émises sont remboursables en 90 ans, elles sont désignées par la voie du sort; est-ce qu'il n'y a pas une certaine différence entre l'obligation qui vous est remboursée au bout de 6 mois avec une prime de 200 francs et l'obligation qui n'est remboursée qu'au bout de 90 ans ?

« Je le demande à l'honorable M. Lanjuinais lui-même; s'il avait fait un placement considérable en obligations de chemins de fer, et si la chance, le favorisant, il avait 100, 200 ou 300 obligations qui sortissent six mois après les avoir achetées, ne se considérerait-il pas comme plus favorisé

par le sort que si ces obligations n'avaient été désignées qu'au bout de 90 ans au profit de ses héritiers? (Sourires d'approbation.)

« Eh bien! Messieurs, il n'est jamais entré dans l'esprit de personne de penser que la loi de 1836 fût applicable aux obligations de chemins de fer. Oh! quand il y a des lots, la question devient plus délicate, et surtout il est très difficile de donner une solution précise et absolue, parce que la solution dépend des conditions dans lesquelles sont constitués les lots et qui font que le lot sera ou ne sera pas l'accessoire de la combinaison d'emprunt ou un élément principal. C'est là, en quelques mots, la raison par laquelle les meilleurs esprits ont hésité sur le sens précis de la loi de 1836.

« Dans tous les cas, quel que soit ce sens, il n'appartient pas au gouvernement de le donner; l'application de la loi de 1836 appartient aux tribunaux ; c'est l'autorité judiciaire seule qui peut fixer son sens, son esprit et sa portée.

« Il est arrivé qu'on a donné des autorisations, mais c'est le pouvoir législatif qui les a presque toujours données.

M. le vicomte Lanjuinais. — « Et le Crédit foncier ?

M. le ministre. — « Je dirai un mot du Crédit foncier. Laissez-moi continuer. Je dis que c'est le pouvoir législatif qui les a, à mon avis, toujours données. D'abord pour la ville de Paris. Je demande pardon à la Chambre, malgré l'heure avancée, d'être obligé d'examiner devant elle une série de faits ; mais enfin il est intéressant de les mettre sous ses yeux, car l'honorable M. Marie contestait au pouvoir législatif lui-même le droit de faire la loi qui vous est soumise en ce moment : il voulait vous faire déclarer votre incompétence. Eh bien, vous allez voir comment elle a été déclarée par vos prédécesseurs.

« C'est en 1833 que se trouve pour la première fois une loi qui a autorisé les emprunts de la ville de Paris avec lots : c'était avant la loi de 1836, je le sais.

M. le vicomte Lanjuinais. — « Oui, avant la loi de 1836.

M. le ministre. — « Cela ne vous avance pas à grand'chose, parce que, avant la loi de 1836, il y avait l'institution de la loterie royale; or, il était aussi difficile de faire des loteries particulières avant la loi de 1836, à cause du privilège de la loterie royale, qu'il l'était après, à cause des prescriptions mêmes de cette loi. Eh bien! la loi de 1832 autorise un emprunt de la ville de Paris avec lots.

« La Chambre des députés, en 1832, ne croit pas qu'elle fasse quelque chose d'inconstitutionnel, d'attentatoire au droit, en accordant cette autorisation exceptionnelle à la ville de Paris.

« En 1847, la loi autorise l'emprunt de 25 millions pour la ville de Paris, et on indique seulement, dans la loi, que les intérêts seraient de 4 1/2 0/0.

« La révolution de février arrive ; l'emprunt n'avait pas été réalisé. En juillet 1848, la ville de Paris a besoin de réaliser son emprunt ; le Corps législatif comprend qu'il n'était plus possible, au mois de juillet 1848, de réaliser un emprunt à 4 1/2 0/0 d'intérêts. Aussi le gouvernement de cette époque, l'honorable M. Sénard, ministre de l'intérieur, présente à l'Assemblée constituante une loi pour remanier l'autorisation d'emprunt de 1847, en élevant l'intérêt de 4 1/2 0/0 à 5 0/0 ; mais une disposition nouvelle portait qu'il serait ajouté 1 0/0 à titre de primes ; ce qui constituait un emprunt avec lots. La loi fut présentée à l'Assemblée constituante, le rapport fut fait par l'honorable M. Lignier, et elle fut votée sans observation, sans discussion, et il ne s'est présenté personne, pas même l'honorable M. Marie, pour dire qu'elle était contraire au droit. (On rit.)

« En 1861, une autre loi autorise un emprunt avec lots pour la ville de Paris, puis viennent à la suite toutes celles que vous avez votées; de sorte que, dans l'espace de trente ans, les quatre assemblées législatives qui se sont succédé en France, la Chambre des députés, l'Assemblée constituante, l'Assemblée législative et le Corps législatif ont toutes voté des lois de cette nature sans observation et sans difficulté.

« Maintenant, le Crédit foncier! on a dit que c'était le gouvernement qui avait autorisé le Crédit foncier. Vous allez voir dans quelles conditions. M. Marie a reconnu lui-même que le Crédit foncier avait été organisé le 28 mars 1852, dans un moment où le pouvoir législatif appartenait au chef de l'Etat, et où, par conséquent, il pouvait insérer dans un décret une disposition qui dans d'autres temps aurait dû être du domaine législatif.

« En 1859, quand on a revisé les statuts du Crédit foncier, on a maintenu la prescription, et cela, parce que le Crédit foncier tenait son droit du décret du 28 mars 1852.

« Mais il y a plus: en 1866, le Corps législatif a voté une loi ayant pour but d'autoriser le Crédit foncier à émettre des obligations communales, et, dans cette loi, il y a une disposition qui porte que ces nouvelles obligations jouiront de tous les privilèges, de tous les droits et de tous les avantages qui sont assurés au Crédit foncier par le décret relatif à cette institution, de sorte que la loi de 1860 est venue garantir au Crédit foncier la faculté d'émettre des obligations avec lots.

« Il y a un autre exemple de compagnie autorisée par décret, c'est celui de la Société du Crédit colonial...

Un membre. — « C'est vrai!

M. le ministre. — « C'est vrai, mais si vous regardez le sénatus-consulte de 1854 vous y verrez que le pouvoir exécutif, en ce qui touche les colonies, est investi d'un pouvoir qui lui donnait certainement le droit de mettre dans les statuts de cette Société la disposition dont il s'agit.

« Ainsi, on a accordé des autorisations, mais presque toujours dans la forme législative. Est-ce à dire qu'il n'y ait pas eu d'émission de lots sans autorisation aucune? Si, il y en a eu; il y a

eu des villes qui étaient autorisées à contracter des emprunts sans que la loi d'emprunt mentionnât la faculté d'ajouter des lots. Elles ont cru trouver dans la loi de 1836 le droit d'attacher à l'émission de leurs emprunts certains lots; elles l'ont fait et n'ont pas été poursuivies. De sorte que quand la Compagnie de Suez s'est adressée au gouvernement pour lui demander à ajouter des lots à son émission, la situation a été celle-ci. Le gouvernement lui a répondu: « Vous pouvez user de la loi de 1836 et émettre des lots. » — « Non, » a dit la Compagnie de Suez, « l'opinion des jurisconsultes varie sur ce point; je suis une Compagnie sérieuse, et je ne veux faire aucun acte qui prête à aucune espèce de soupçon, je ne veux marcher que sur le terrain du droit, il me suffit que la question ait été contestée pour que je veuille avoir au moins le droit et le droit le plus absolu. Donnez-moi l'autorisation. »

« Le gouvernement a répondu: Si la loi de 1836 vous autorise, je ne peux pas vous donner l'autorisation ; si la loi de 1836 ne vous autorise pas, ce n'est pas à moi, c'est au Corps législatif qu'il appartient de vous donner cette autorisation. Voilà, messieurs, l'origine de la loi. C'est un scrupule pour vos pouvoirs et un scrupule de légalité qui nous ont déterminés à nous adresser à vous pour conférer à la Compagnie de l'isthme de Suez la faculté exceptionnelle qu'elle demandait d'ajouter des lots à son emprunt. (Très bien ! très bien !)

« Qu'on ne vienne donc pas dire que c'est indirectement un moyen de garantie, d'autorité morale, qu'on veut donner à cette Compagnie.

« Ceci me conduit à examiner, en quelques mots seulement, la seconde question que je posais devant la Chambre.

« La Compagnie de l'isthme de Suez mérite-t-elle par la nature de son entreprise, par le caractère de ses fondateurs, par l'utilité générale qu'elle présente, que cette faculté exceptionnelle lui soit conférée ?

« C'est une aide, un appui qu'elle demande, je le reconnais ; mais que le Corps législatif me permette d'ajouter que c'est la seule aide, le seul appui, et dans la seule forme possible qu'elle puisse demander à l'Etat français. Ce qui fait le mérite de l'entreprise de l'isthme de Suez, c'est que cette entreprise, française à beaucoup d'égards, créée par un Français, avec des capitaux français, avec des ingénieurs français, est et restera une entreprise internationale... (très bien ! très bien !) intéressant non pas seulement la France, mais toute l'Europe, le monde tout entier, et il est très essentiel, à mon avis, de maintenir intégralement à l'entreprise du Canal de Suez ce caractère international qui fait son honneur et qui fera sa grandeur. (Nouvelles marques d'assentiment.)

« Dans ces conditions-là, vouliez-vous que la Compagnie de l'isthme de Suez vînt demander au Trésor français l'assistance de ses deniers, une subvention en argent, ou une garantie? Rien n'eût été aussi périlleux que l'ingérence de l'Etat français dans une œuvre qui doit rester, comme je le disais tout à l'heure, internationale ? Est-ce qu'il aurait été possible d'aller subventionner, avec des fonds français, une entreprise qui s'exécute sur le sol d'un souverain étranger ? Non, ce n'était pas possible. Il n'y avait qu'un moyen d'apporter aide et assistance à la Compagnie, c'était de lui permettre d'ajouter des lots à son emprunt ; il fallait laisser venir à elle les capitaux des pays voisins avec les capitaux français, et c'est ce qui arrivera du jour où vous lui aurez permis d'ajouter des lots à son emprunt, faculté qu'elle avait déjà dans d'autres pays qui nous entourent.

« Je n'ai plus que peu de mots à dire. Le gouvernement, en présentant ce projet de loi, a bien compris qu'il devait s'abstenir soigneusement de toute ingérence dans les affaires de la Compagnie de Suez. Nous n'avons aucunement entendu assumer pour le gouvernement la garantie de ses affaires. Non, c'est au public à examiner ce qu'elles sont ; mais j'espère aussi que le public verra la situation de la Compagnie de l'Isthme de Suez sous un autre jour que celui sous lequel l'ont présentée, je n'hésite pas à le dire, les paroles que vous venez d'entendre. » (Vives et nombreuses marques d'approbation.)

Nous nous bornerons à faire remarquer que les déclarations ministérielles de 1868 réfutaient catégoriquement les arguments allégués contre la dérogation à la loi de 1836. Elles établissaient que la législation adoptée à l'égard des loteries proprement dites n'avait pas en vue les grandes entreprises d'un intérêt national et universel, dont le législateur d'alors n'avait pas pu prévoir la conception et l'exécution par l'association des petits capitaux. Elles laissaient enfin à l'œuvre du Canal de Suez toute son indépendance sans impliquer aucune responsabilité pour le Gouvernement, la Chambre ou l'Etat.

C'est dans des conditions absolument identiques que les pouvoirs publics sont appelés par l'initiative parlementaire à donner suite à la demande actuellement présentée au nom de M. Ferdinand de Lesseps et de la Compagnie du Canal de Panama.

Voici, d'après le *Moniteur universel*, le résultat du vote qui eut lieu au scrutin relatif à la demande de la Compagnie du Canal de Suez :

« Nombre de votants........... 191
« Majorité absolue............ 96
« Pour l'adoption.... 183
« Contre............ 8
« Le Corps législatif a adopté. »

LES PROGRÈS DES TRAVAUX

Nous lisons dans le *Télégraphe :*

A la réunion annuelle de la Société des Arts, de Londres, M. de Tankerville-Chamberlaine, consul d'Angleterre à Panama, a annoncé, aux applaudissements de l'assemblée, que le Canal de Panama était actuellement ouvert jusqu'à Bohio-Soldado (soit sur une longueur de dix-neuf kilomètres du côté de l'Atlantique) et qu'il le sera « certainement, en 1890, jusqu'au Pacifique. »

Cette déclaration a produit une très grande impression.

Nous traduisons littéralement du compte rendu de la séance de la Société des Arts, de Londres, les paroles relatives aux travaux actuels du Canal, prononcées par M. de Tankerville-Chamberlaine, qui a résidé pendant cinq ans à Panama, en qualité de consul d'Angleterre, et

qui, à plusieurs reprises, a relevé, avec la compétence que lui donnaient ses fonctions, les inexactitudes répandues par les adversaires de l'entreprise.

M. C. de Tankerville-Chamberlaine-Bey dit qu'ayant eu l'expérience et la connaissance locale du Canal de Panama, il veut rendre compte de ce qui s'exécute dans l'Isthme, d'où il n'est revenu que depuis sept mois seulement...

Je ne vois pas pour quelle raison il y a tant d'opposition en Angleterre et en Amérique, pays dont les habitants ont si peu risqué dans l'entreprise. C'est un travail gigantesque, une merveille humanitaire, l'une des plus grandes œuvres du siècle présent, et, si le canal était ouvert, personne ne peut dire quel développement se produirait dans ces parties du monde.

Tout le long de la côte de l'Amérique du sud, depuis le cap Horn et jusqu'à San Francisco et à l'Alaska, il y a un trafic immense, qui attend pour se développer que le tiret qui divise les deux océans soit enlevé; je ne vois pas pourquoi il existe une opposition quelconque; il doit y avoir d'autres raisons. Si le Canal venait à coûter 100,000,000 sterling (2,500,000,000 de francs), ce n'est pas l'argent anglais ni l'argent américain qui le payeraient, car la France a souscrit presque tout le capital.

La question financière est tout à fait une autre question, mais je ne vois pas pourquoi ceux qui sont intéressés dans la civilisation essaient de mettre des obstacles à ses progrès.

En ce moment, le Canal est ouvert depuis Navy-Bay, sur une distance de 15 milles 1/2 (25 kilomètres), aux navires de 1,500 tonnes. On a maintenant fait sauter le rocher du Mindi, et le passage est libre pour les navires qui peuvent remonter jusqu'à Bohio-Soldado.

Avec la nouvelle méthode de construction, il y aura seulement 34,000,000 de mètres cubes à enlever. Au mois de février de cette année, 1,290,000 mètres cubes ont été extraits, et si cette marche continue, je suis fermement convaincu que le travail sera achevé dans le délai de trois années.

Les deux grandes difficultés techniques étaient la Culebra et le fleuve Chagres — l'une et l'autre sont maintenant surmontées, — la première, en modifiant le plan pour faire un canal à écluses, économisant ainsi une quantité immense d'excavation, et la seconde en détournant les eaux du Chagres vers Fox-River, de façon qu'au lieu de croiser 25 fois le Canal, comme il le fait maintenant, le fleuve sera dévié dans la direction de l'Est, dans un lit ayant les mêmes dimensions que son lit primitif. Le barrage n'aura seulement que 300 pieds de long (91^{m}438) et 25 pieds de haut (7^{m}62), tandis qu'il devait avoir à l'origine de beaucoup plus grandes dimensions. Quand les crues se produiront, l'eau sera renvoyée dans la vallée qui peut contenir 600,000,000 de mètres cubes ; de là, elle pourra s'écouler selon que les ingénieurs du Canal le régleront.

Je suis un disciple zélé de M. de Lesseps, et son grand admirateur ; j'ai toujours eu confiance dans le Canal de Panama, qui, j'en ai la certitude, sera ouvert en 1890, malgré tout ce qui a été dit par ceux qui le décrient, et j'espère avoir alors le plaisir de le traverser avec M. de Lesseps.

DÉTOURNEMENTS

Par deux Employés de la Compagnie

A la fin du mois de novembre dernier, le service de la comptabilité de la Compagnie du Canal s'aperçut qu'on avait touché, à la Société générale, le montant de 15 coupons d'obligations au porteur, d'une valeur totale de 141 fr. 50, qui avaient été déjà encaissés et dont on avait fait disparaître la marque d'oblitération.

Une enquête fit constater que d'autres sommes s'élevant en total à 4.365 francs avaient été encaissées dans des conditions à peu près identiques.

Sur la plainte de la Compagnie, M. le juge d'instruction Guillot fut chargé d'une information qui amena la découverte et l'arrestation d'un ancien employé de la Compagnie et d'un employé en exercice.

Tous deux ont fait des aveux complets. Il en résulte qu'aucun autre employé de la Compagnie ne peut être soupçonné. Cette affaire aura prochainement son dénouement devant la cour d'assises.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

DIXIÈME TIRAGE. — 14 AVRIL 1888
1,018 OBLIGATIONS

Le dixième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 14 avril 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,018 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

318	15.471	30.071	47.231	63.349
645	15.809	30.080	47.258	63.540
1.598	15.842	30.735	47.391	63.613
2.119	16.371	30.759	47.393	64.629
2.359	17.232	31.107	47.651	64.708
2.530	17.324	31.850	47.873	65.116
2.818	17.405	32.219	48.263	66.054
3.382	17.543	32.371	48.781	66.871
3.736	17.609	32.496	49.374	67.739
4.514	18.266	33.007	49.440	67.831
4.752	18.274	33.547	49.886	68.414
4.801	18.617	33.958	51.081	68.752
4.806	18.797	34.738	51.087	69.293
5.005	18.999	35.345	51.328	69.346
5.663	19.313	36.286	51.897	70.413
5.799	19.897	36.321	53.234	71.296
6.034	19.961	36.624	53.432	71.481
6.720	19.988	38.702	54.774	71.575
6.789	20.345	38.867	54.939	71.644
6.973	21.376	39.522	55.077	74.336
7.030	21.598	40.073	55.149	74.902
8.274	21.872	40.117	55.937	74.963
8.435	22.023	40.157	56.731	75.341
8.559	22.620	40.202	57.145	75.805
8.710	22.814	40.240	57.245	75.816
9.061	23.353	41.345	57.452	76.641
10.058	23.583	41.755	58.856	77.150
10.101	23.933	42.039	59.172	77.358
10.163	24.488	42.533	59.539	77.679
12.573	24.780	43.251	59.709	77.812
12.851	24.895	43.536	60.554	77.878
12.881	25.164	43.961	61.070	79.394
13.072	26.338	44.015	61.795	81.275
13.141	26.358	44.215	61.985	82.096
13.295	26.686	44.438	62.313	82.316
13.354	26.703	44.905	62.385	82.818
13.389	26.737	45.319	62.503	83.395
13.848	26.894	45.352	62.722	83.524
13.942	26.999	45.507	62.747	84.531
14.182	27.323	46.920	62.869	85.004
14.923	30.014	47.139	62.917	85.158

85.446	113.473	141.140	167.990	197.560	230.383	264.618	286.731	310.318	344.051
86.160	113.948	141.352	168.189	197.569	230.498	265.138	286.958	311.437	344.373
86.179	114.374	141.450	168.225	197.707	232.101	265.148	286.961	311.750	344.689
86.445	114.659	142.015	169.219	198.313	234.040	265.694	287.101	312.262	344.733
86.462	114.770	142.062	170.017	198.523	234.087	265.717	287.294	312.401	344.813
86.546	115.089	142.229	170.019	198.532	235.810	265.823	287.603	312.634	345.399
86.565	116.049	142.774	170.924	199.118	236.845	265.890	287.826	312.907	345.937
87.009	116.136	142.809	171.276	199.652	237.158	266.450	287.877	313.045	346.292
87.403	116.551	143.030	172.446	200.053	237.359	266.723	288.038	314.569	346.892
88.788	116.625	144.977	172.916	200.142	237.526	266.737	288.375	317.209	346.902
89.254	117.287	145.206	173.166	200.314	238.003	266.835	288.450	317.607	347.459
89.848	118.166	145.750	173.331	201.642	239.200	267.412	288.574	317.625	347.622
90.809	118.393	145.774	173.766	202.189	241.467	267.745	288.890	317.947	347.885
90 972	118.429	146.123	173.969	202.224	241.875	268.832	289.480	318.041	348.817
91.072	118.620	146.539	175.096	202.898	242.243	269.364	290.199	318.627	348.839
91.772	119.142	146.728	175.099	203.415	242.550	269.745	290.462	319.305	350.525
92.116	120.962	148.517	176.633	203.566	242.914	269.846	290.661	319.480	351.666
93.047	121.446	148.859	176.658	203.573	242.939	269.936	291.085	319.536	352.974
93.167	121.729	149.424	176.781	203.720	244.080	270.271	292.403	319.970	352.975
93.339	122.392	152.099	176.785	204.273	244.095	270.637	292.575	320.475	353.343
93.673	122.624	152.312	177.022	204.293	244.112	271.189	292.783	320.658	354.085
94.650	122.745	152.770	177.305	206.453	245.738	271.207	294.677	322.144	354.747
94.657	123.026	152.842	178.564	207.014	246.390	271.423	294.679	322.151	354.774
95.511	123.140	153.085	179.692	207.037	247.156	271.444	295.096	322.158	355.233
95.515	123.446	153.091	180.042	207.089	247.473	271.525	298.279	323.038	356.344
96.964	123.451	153.592	180.409	207.381	248.554	271.656	298.463	323.203	356.422
97.500	123.796	154.149	180.775	208.084	248.555	271.839	298.479	325.055	358.210
97.677	123.923	154.270	180.933	208.892	248.710	272.158	298.913	326.461	358.292
98.266	124.114	154.315	180.984	209.097	249.556	272.292	299.020	326.891	360.613
98.356	124.209	154.427	181.697	209.458	249.683	272.647	299.034	327.678	360.640
99.104	125.076	155.258	181.769	209.541	249.889	273.066	299.394	327.759	361.228
99.414	125.654	155.267	182.738	210.258	249.896	273.122	300.080	327.906	361.549
99.453	125.995	156.198	182.802	210.712	250.045	273.717	300.786	328.060	361.805
99.472	126.256	156.644	182.956	211.386	250.566	273.853	300.793	328.075	362.175
100.202	126.933	157.458	183.243	211.561	250.986	273.970	301.112	328.714	363.107
100.974	127.870	158.264	184.040	215.090	251.603	274.149	301.898	328.952	363.349
102.547	128.006	158.891	184.346	215.645	251.664	274.387	302.000	329.256	363.393
102.782	128.294	159.110	184.518	216.019	251.910	274.506	302.153	329.779	363.561
103.975	128.369	159.126	184.704	216.079	252.894	274.566	302.241	330.397	364.845
104.074	129.702	159.489	184.810	216.468	253.584	274.668	303.031	331.174	365.358
104.386	130.012	159.654	185.279	216.826	254.157	275.469	303.288	331.196	365.727
104.567	130.021	160.210	186.632	217.341	254.470	276.017	303.848	331.430	366.408
104.758	130.517	160.250	187.903	218.283	254.553	276.137	304.237	331.504	366.419
105.417	132.076	160.734	188.738	218.375	254.823	276.676	304.273	331.804	367.679
105.573	132.713	161.193	189.939	218.530	255.686	276.885	304.417	332.185	367.870
106.047	132.870	161.263	189.967	220.159	256.354	277.405	304.571	334.417	368.085
106.172	133.018	161.306	190.091	220.237	256.477	277.585	305.337	334.774	369.036
106.210	133.818	162.006	190.160	220.979	256.517	277.875	305.482	334.807	369.130
106.270	133.986	162.274	191.757	222.985	257.284	278.781	306.150	334.848	369.597
106.557	134.334	162.645	192.022	223.595	257.425	279.550	306.177	334.985	369.755
107.585	134.357	163.360	192.469	224.295	257.872	279.559	306.611	336.247	369.836
108.101	134.463	163.395	193.084	224.649	258.997	279.884	306.684	336.782	369.958
108.940	134.990	163.882	193.354	224.847	259.413	280.011	306.786	337.079	371.746
109.772	135.210	164.289	193.519	225.214	259.868	280.983	307.076	337.147	372.177
109.787	135.513	164.319	193.731	225.256	261.147	281.107	307.374	338.876	372.451
110.353	135.950	164.745	193.902	225.674	261.307	281.487	307.761	339.385	372.953
110.666	136.835	165.214	194.963	225.834	261.419	281.674	307.838	341.059	373.619
110.806	138.039	165.300	195.846	226.227	262.263	282.284	308.296	342.095	374.503
111.344	138.287	165.557	196.044	226.536	262.682	282.694	308.673	342.133	375.622
111.362	138.985	165.729	196.388	226.714	262.712	282.758	309.332	342.321	376.443
111.407	138.991	166.749	196.453	227.186	263.237	284.373	309.746	342.328	376.465
111.888	139.296	167.288	196.774	228.666	264.113	284.679	309.939	342.413	376.564
111.955	139.314	167.292	197.476	228.730	264.131	285.417	310.191	343.846	376.747
112.863	141.007	167.882	197.558	230.142	264.565	286.661	310.310	343.995	376.770

379.389	394.708	412.469	427.784	446.003
379.719	395.005	412.869	429.063	446.357
380.438	395.766	412.978	429.323	447.024
380.844	395.802	413.286	429.969	447.046
381.812	395.826	414.345	430.293	447.156
382.083	396.617	414.889	430.989	447.179
383.072	397.028	414.894	431.121	447.653
383.422	397.760	415.017	431.182	448.510
383.673	398.047	415.200	431.378	448.588
384.353	398.103	415.231	431.766	449.512
384.697	398.105	415.892	432.103	449.872
384.862	398.647	416.180	432.346	449.901
385.130	398.713	416.254	432.812	449.923
385.625	399.094	417.972	433.058	450.171
386.255	399.953	418.298	433.320	450.931
386.341	400.945	418.329	433.358	451.150
387.794	401.572	419.513	433.752	451.716
387.830	403.424	420.816	433.797	452.041
388.405	404.237	420.931	434.426	452.400
389.023	404.558	421.785	436.075	452.920
389.179	404.674	422.338	436.615	452.993
390.069	404.744	422.637	436.793	453.061
390.171	404.907	422.857	437.929	453.147
390.465	405.320	423.428	437.972	454.202
391.108	405.496	423.933	438.177	455.406
391.373	405.541	423.981	438.815	456.020
391.741	407.369	424.686	441.974	456.124
392.038	407.535	425.022	442.246	456.373
392.262	407.710	425.105	443.302	456.506
392.315	408.145	425.273	443.762	456.592
392.931	408.330	425.986	444.003	457.427
393.100	409.194	426.581	444.254	457.454
393.170	410.127	426.946	444.458	457.476
393.260	410.887	427.164	445.083	
394.131	411.262	427.320	445.480	

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du mardi 15 mai 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 7 (de 7 fr. 50) échéant le 15 mai 1888 sera payé, à partir du mardi 15 mai 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 f. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 f. 068, impôts déduits, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le quatrième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 avril courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

Le cinquième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) aura lieu le mardi 15 mai prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.000 obligations qui seront remboursables à dater du 15 juin suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (3e série) sont prévenus que le deuxième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 25 au 30 avril courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OPPOSITIONS SIGNIFIÉES DU 1er AU 14 AVRIL

Opp. 849. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur, 1re série, n° 375,751.

Opp. 850. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 197,621 et 197,622.

Opp. 851. — Sur trois coupons n° 5 d'Obligations Nouvelles au porteur, 1re série (échéance du 15 novembre 1887), nos 102,522, 102,523 et 189,952.

Opp. 852. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action, n° 23,877 pour une action.

Opp. 853. — Sur deux actions au porteur, nos 417,353 et 417,354.

Sur 21 Obligations Nouvelles au porteur (3e série), nos 108,508 à 108,528.

Sur trente Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 26,274 et 26,275, 76,330, 132,176 à 132,185, 177,787 à 177,788, 213,175 à 213,177, 235,639, 303,744 à 303,747, 333,677 à 333,680, 380,953 à 380,955.

Sur trente-neuf obligations 5 0/0 au porteur, nos 341, 347, 10,318, 12,074, 44,023 et 44,034, 46,654 et 46,655, 67,985, 95,071, 100,180, 104,880, 106,626, 116,837, 116,838, 123,069, 140,261, 140,376, 140,377, 141,373, 141,374, 167,538 à 167,540, 181,751, 184,423 à 184,427, 202,745, 222,463 à 222,467, 233,379 à 233,380, 238,327.

Opp. 854. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 2,630 pr 4 obligations.

Opp. 855. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 140,373 à 140,374.

Opp. 856. — Sur dix actions au porteur, nos 34,562, 290,730 à 290,735, 338,947 et 365,180, 383,948.

Opp. 857. — Sur six obligations 5 0/0 au porteur, nos 238,344 à 238,349.

Opp. 858. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 328,201.

Opp. 859. — Sur deux coupons n° 6 d'Obligations Nouvelles (1re série), au porteur (échéance du 15 février 1888), nos 5,099 et 5,100.

Opp. 860. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 76,718

Opp. 861. — Sur huit coupons, n° 6, d'Obligations Nouvelles (1re série), au porteur (échéance du 15 février 1888), nos 85,393 à 85,395, 85,486, 102,420 à 102,423.

Opp. 862. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 5,984 pour cent obligations.

Opp. 863. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 33,010 et 433,782.

Opp. 864. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série), n° 60,296.

Opp. 865. — Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 avril 1888) de l'obligation n° 128,284.

ERRATUM

Opp. 809. — Sur trois actions au porteur nos 40,831, 40,832 et 536,963. — Lire 336,963 au lieu de 536,963.

Le Gérant : POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 3 AU 14 AVRIL 1888

DATES — Avril	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. janvier 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 16 janv. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 oct. 87	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 fév. 1888	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titr définitifs Jouiss. 15 mars 88	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	DEUXIÈME SÉRIE 250 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
3	2175 2195	280 281.25 282.50 283.75 282.50 283.75 285 283.75 281.52 280	en liq.: 280 .. au 15, 277.50	245 247 249.75	170 173 170	200 195 195.25 195 198.75 200 202.50	350 353 354 355	345 350 352 353.75 355	320 325 327.50	330 335 340 315 335 345
4	2200 2180 2150	275 272.50 271.25 270 271.25 267.50 270 267.50	en liq.: 271 25 au 15, 267.50	240 336 235 232.50 230 235 230 232 230	165 160 162 160	200 197.50 195 190	350 345 343.75	355 350 349 351	330 325 320 315	320 328 326 325 322.50
5	2100 2150 2130 2160 2100 2101.25 2100 2110	270 267.50 266.25 267.50 270	en liq.: ...... au 15, 265 ..	230 225 230	160 155 160 158.75 157.50 158.75 160	185 184 183 182.50 181 183 185	345 340 341 342 343 310 341 343	345 340 341 340 345 343	320 315 318.75 325	315 317 320 322 323 325 326.25 327.50 328.75 330
6	2100 2125 2115 2120	270 268.75 267.50 268.75 270 271.25 272.50 273.75 275	en liq.: ...... au 15, 267 50	240 237 235 210 242.50	170 165 170 165	190 188.75 190 190.50 191 192.50 195 193.75 194	345 349 345 349 350	350 355 353 350 347.50	320	325 335
7	2115	275 273.75 272.50 271.25 272.50 273.75	en liq.: ...... au 15, 273 75	240 242.50 245 242.50	165 166.25 167.50 168.75 170 169 168 169 170	192.50 191 193 190 191	350 352 354 350 351 352	350 345 350	320 325 322.50 320	330 325 330 325
9	2100 2080 2077.50 2050	271.25 272.50 271.25	en liq.: ...... au 15, 270 ..	245 240 245	170 169	193 192.50 191 190.50 191	351 352 350 351.50 349.75	350 355 360 355 350	315 305 300	322.50 320 322.50
10	2050 2060 2100	271.25 272.50 273.75 275 272.50	en liq.: ...... au 15, 270 ..	242	168 167 165 167 168	190	350 347 346 345.50 348.75 349	342.50 340 342.50 345 347.50 348.75	315	320 322.50
11	2050 2075	270 271.25 268.75 270	en liq.: ...... au 15, 270	241 240 241	167 166.50 166.25	190 191 190	350 352 350	343 347	315 316.25 319.50 315	325 327.50 323.75
12	2100	267.50 268.75 266.25 265 263.75 265 267.50	en liq.: ...... au 15, 265 ..	235 232.50 230 235	165 164 163 162.50 162 161 163	185 186 185 184 182.75 181 128 185	345 344.50 344 343.50 343	342 345 342	320 310 305.25	320 317.50 317.25
13	2100 2145 2125 2100	268.75 273.75 268.75 265 267.50 268.75	en liq.: 268 75 au 15, 275	230 232.50 233.75 235	165	185	345 344 343 344 345	340 343	310 315 307	316.75 320
14	2100 2118.75	270 268.75 273.75 272.50	en liq.: 273.75 au 30, 278.75	239.75 227.50 236	165 164 163 164	185 187.25 185	348 350 348	342	307.50	325 322 330

9e Année. — Numero 209. Mercredi 2 Mai 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LA PROPOSITION DE LOI
pour les Obligations à lots

Nous publierons *in-extenso*, dans le *Bulletin*, les débats de la Chambre des Députés et du Sénat sur la demande d'autorisation de la Compagnie du Canal Interocéanique de Panama à émettre, en France, des titres remboursables avec lots.

En attendant cette publication, qui nécessitera un numéro spécial, nous donnons aujourd'hui. ci-après, le résumé purement historique des débats de la Chambre des Députés, débats qui se sont terminés le 28 avril par l'adoption, à 156 voix de majorité (284 contre 128), de la proposition de loi.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Séance du 23 Avril 1888

M. Maret, rapporteur, dépose le rapport de la Commission chargée d'examiner la demande d'autorisation d'émission d'Obligations à lots de la Compagnie du Canal de Panama.

Voici le texte de ce document :

Messieurs,

La Chambre ayant voté, par 287 voix contre 159 et après une importante discussion, la prise en considération de la proposition de loi due à l'initiative parlementaire et tendant à autoriser M. Ferdinand de Lesseps à émettre des obligations à lots pour ouvrir le Canal de Panama à la grande navigation, la Commission nommée s'est aussitôt réunie, avec l'intention de procéder, sans délai, à l'examen de la question qui lui était soumise.

Elle a écrit au Président-Directeur de la Compagnie du Canal interocéanique pour lui demander les documents susceptibles de l'éclairer, et elle a repris le dossier de la Commission parlementaire qui, il y a deux ans, avait été saisie d'une proposition de loi semblable, tendant au même but, et due, alors, à l'initiative du Gouvernement.

M. Ferdinand de Lesseps a transmis à la Commission, avec divers documents, tous les contrats passés entre la Compagnie et les entrepreneurs exécutant actuellement le Canal, se tenant, d'ailleurs, à notre entière disposition.

Nous avons successivement appelé et entendu M. Rousseau, Conseiller d'Etat, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, que le Gouvernement avait envoyé à Panama, et dont nous avions le rapport sous les yeux; M. Hart, le syndic de la corporation des agents de change de Paris; M. Charles de Lesseps, Vice-Président de la Compagnie du Canal; M. Dingler, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur-Conseil de la Compagnie; M. le Directeur du Crédit foncier, également convoqué, n'a pu se rendre à notre invitation.

Avant même l'examen des dossiers, quelques membres de la Commission, pressentant les difficultés de la tâche qui nous avait été confiée, ont exprimé leur sentiment en émettant une proposition qui, si elle avait été adoptée, eût été un vote de question préalable.

Cette première proposition, tendant à déclarer qu'il ne serait pas dérogé à la loi de 1836, fut repoussée par 7 voix contre 2 et 2 abstentions. La majorité de la Commission pensait que, par son vote du 21 mars, favorable à la prise en considération du projet de loi ayant précisément pour but de déroger à la loi de 1836, la Chambre s'était prononcée sur ce point

Cependant, l'impression ressentie par les membres de la Commission qui venaient de proposer la question préalable s'explique aisément.

La difficulté principale qui, par deux fois, au début et au terme des travaux de la Commission, amena à proposer un vote dont la conséquence eût été de réserver la question tout entière pour un débat public, était celle-ci :

Comment une Commission parlementaire peut-elle exprimer une opinion sur les conditions d'exécution et d'achèvement d'une entreprise quelconque ? Si la Commission croit pouvoir reconnaître que les promoteurs de l'entreprise en ont bien conçu l'exécution, en ont assuré l'achèvement ; si elle le déclare, et si tel incident imprévu vient modifier le programme sagement conçu, et si l'entreprise ne se réalise pas dans le temps et aux prix prévus, ceux qui auront exprimé une opinion ne se trouveront-ils pas, au moins dans une certaine mesure, responsables de l'opinion qu'ils auront émise ?

Mais, d'autre part, si la Commission avait seulement des doutes sur l'exécution du programme actuellement adopté, si l'expression de ses doutes devait suffire pour discréditer l'entreprise, pour faire rejeter la proposition de Loi, et si, de ce rejet, devait résulter la ruine des Actionnaires et Obligataires français qui, au nombre de quatre cent mille, ont apporté à M. Ferdinand de Lesseps, déjà, un milliard de l'épargne nationale, n'en résulterait-il pas immédiatement, pour ceux qui auraient émis un tel vote, une responsabilité bien faite pour faire reculer les Représentants de la Nation ?

Il est écrit dans le rapport de M. Rousseau :

« En résumé, j'estime que le percement de « l'Isthme de Panama est une œuvre possible et « qu'elle est engagée aujourd'hui à un point où « on ne saurait l'abandonner. Cet abandon, en « effet, serait un véritable désastre, non seule- « ment pour les actionnaires de la Compagnie, « qui sont presque tous français, mais pour l'in- « fluence française elle-même dans toute l'Amé- « rique.

« Il ne me paraît pas douteux que, si l'affaire « sombrait entre les mains de la Compagnie « française, *elle serait immédiatement reprise par* « *une Compagnie étrangère désireuse de ne pas* » *laisser perdre le fruit des énormes sacrifices déjà* « *faits et les résultats obtenus.* »

Mais M. Rousseau ajoutait :

« Le rapprochement du chiffre des dépenses « qui restent à faire pour achever le Canal (à « niveau) et de celui des ressources que la Com- « pagnie prévoit pour y subvenir, ne permet pas « d'espérer *qu'à moins de modifications profondes* « *dans les projets approuvés*, ces ressources » soient suffisantes pour mener l'œuvre à « terme. »

Ainsi s'exprimait M. Rousseau en 1886.

Aujourd'hui, la situation s'est modifiée : des changements profonds ont été apportés aux projets ; les contrats qui nous ont été remis consacrent ces changements ; les entrepreneurs ne sont plus engagés à faire qu'un travail restreint, dont les évaluations sont basées sur le travail qu'ils ont déjà exécuté ; les dates d'achèvement successif semblent sérieusement fixées, et le facile fonctionnement des écluses exposées frappe l'esprit.

Mais, encore une fois, la Commission parlementaire peut-elle, par son opinion presque incompétente, et malgré l'avis favorable et formel des ingénieurs de la Compagnie, prendre la responsabilité d'une affirmation ? Nous ne le pensons pas.

Mais nous ne croyons pas davantage que la Commission puisse, par un vote de fin de non-recevoir, compromettre une œuvre qui, commencée par la France, s'achèverait au profit exclusif de l'étranger.

Les bénéfices seraient d'autant plus certains, d'autant plus faciles, que la Compagnie actuelle se trouverait sacrifiée, et que le capital à rémunérer se trouverait allégé du milliard d'argent français déjà dépensé.

Faut-il espérer qu'une Compagnie française se chargerait de l'héritage? Peut-on affirmer que, malgré le discrédit qui frapperait l'entreprise en soi, l'épargne nationale consentirait à former un nouveau capital? Est-il certain que cette Compagnie nouvelle, française, peut-être, par les noms qui apparaîtraient, serait vraiment française par les capitaux qui seraient réunis pour sa formation ?

Car, Messieurs, si le Canal maritime de Panama appartenait à une Compagnie nouvelle, chargée seulement d'un capital de 600 millions de francs (le milliard dépensé étant sacrifié), l'affaire deviendrait trop tentante, assurément, pour que de grands capitalistes ne voulussent pas l'accaparer.

A bref délai, le sacrifice consommé prendrait aux yeux du public, aux yeux des quatre cent mille petits capitalistes actuellement associés à M. Ferdinand de Lesseps, le caractère d'une spoliation.

Votre Commission ne saurait formuler une décision qui deviendrait fatalement la base d'une telle opération financière.

En résumé, la Commission a pensé que la Chambre elle-même n'a pas à se prononcer sur le fond de la question ; que la Chambre n'a pas à aborder l'examen technique d'une entreprise en cours d'exécution ; qu'il lui suffit de se demander, suivant les expressions mêmes de M. Rousseau, si « la Compagnie de Panama, par le nom et le passé des hommes qui la dirigent, par les collaborateurs éminents dont elle s'entoure, par le caractère grandiose, et, en quelque sorte humanitaire, de l'œuvre qu'elle poursuit, par les efforts sérieux qu'elle a déjà faits et qu'elle fait encore pour mener cette œuvre à bien, mérite la bienveillance particulière des pouvoirs publics. »

Au point de vue de l'exécution même du programme nouveau pour l'ouverture du Canal à la grande navigation en 1890, il nous plaît de constater une chose, c'est que, depuis le 1er janvier

dernier, l'ensemble des entrepreneurs a exécuté, et au delà, le travail mensuel nécessaire prévu pour cet achèvement. La Commission, au point de vue technique, ne peut faire que cette constatation.

Avant de prendre une décision définitive, votre Commission, tenant compte du changement qui s'était opéré dans le Gouvernement, a cru devoir entendre le nouveau Ministre des Finances.

M. Peytral a déclaré que le Gouvernement ne voulait, pas plus que la Commission, se prononcer sur la valeur de l'affaire.

Il s'est simplement préoccupé de la question de légalité et de la répercussion que l'émission projetée pourrait avoir sur le marché des capitaux.

Sur le premier point, rien, selon lui, ne s'oppose à l'adoption de la proposition.

Sur le second, M. le Ministre a affirmé que, le Gouvernement n'ayant pas l'intention de faire appel à l'épargne, les emprunts de la Compagnie ne pourraient nuire à son crédit. La rente bénéficiera, au contraire, du placement des 120 millions que la Compagnie offre en garantie à sa clientèle.

Il avait été objecté, en effet, qu'en l'état actuel du crédit public, l'exportation d'une somme aussi considérable que 600 millions de francs pourrait, dans le cas où la nécessité d'un emprunt national s'imposerait, créer une difficulté.

A cette objection, la Compagnie répondait que cette exportation était plus apparente que réelle ; sur ces 600 millions, 200 millions environ doivent servir au paiement des intérêts dus aux actionnaires et aux obligataires ; 125 millions seront remis à M. Eiffel, chargé de la construction et de l'installation des écluses ; or, aux termes de son contrat, M. Eiffel ne peut s'adresser qu'à des constructeurs français ; 150 millions seront payés à des constructeurs français ; 150 millions seront payés à des entrepreneurs français (un seul entrepreneur étranger — Américain — ayant actuellement un chantier de dragages dans l'Isthme). Et, si l'on tient compte encore des salaires et traitements payés au personnel français de l'administration de la Compagnie et des impôts à verser au Trésor français par la Société, on arrive à cette conséquence, que les sept huitièmes de ces 600 millions resteront en France.

Les diverses objections tirées de l'insuffisance du transit ont trouvé également une réponse dans les notes techniques qui ont été distribuées à chacun de MM. les députés.

Celle qui consiste à dire que l'ouverture du Canal servirait les intérêts commerciaux étrangers plus que les intérêts commerciaux français, aurait peut-être sa valeur s'il s'agissait d'une œuvre à entreprendre ; mais elle ne peut donner lieu aujourd'hui qu'à une discussion académique, puisqu'il est vraisemblable, à l'heure actuelle, que le Canal sera achevé soit par nous, soit par d'autres, et qu'il importe, dans ces conditions, que les bénéfices de son exploitation soient au moins conservés à la France.

Notre collègue, M. Félix Faure, a proposé à la Commission de remplacer le projet de loi dont elle était saisie par un autre projet réformant la loi de 1836, dont les dispositions cesseraient d'être applicables en ce qui concerne les valeurs à lots, aux entreprises ayant un caractère d'intérêt public.

Votre Commission s'est associée, à l'unanimité, au principe de liberté qui a guidé M. Félix Faure. Comme lui, elle pense qu'il serait infiniment préférable de ne plus voir comparaître les compagnies à la barre de la Chambre, et s'élever des discussions toujours dangereuses lorsqu'il s'agit d'entreprises privées, où l'Etat n'a et ne doit prendre aucune responsabilité, puisqu'il ne lui est donné aucun contrôle.

Mais tout en désirant que la Chambre pût voter au plus tôt la nouvelle loi qui lui serait proposée, votre Commission n'a pas cru devoir substituer le contre-projet de M. Faure à la proposition dont elle était saisie, et cela pour deux raisons :

D'abord, parce qu'il lui a paru qu'il s'agissait là d'une loi générale pour l'étude de laquelle elle n'avait pas reçu mandat de la Chambre ;

Puis, parce qu'il résulte des déclarations de la Compagnie de Panama que les plus grands désastres, et en particulier l'arrêt des travaux, seraient la conséquence d'un retard. Or, le vote de la loi de M. Faure et l'élaboration du règlement d'administration publique qui s'ensuivrait exigeraient d'inévitables délais. Il résulterait donc de cette substitution que toutes les Sociétés pourraient en effet émettre des emprunts à lots, sauf celle qui en fait aujourd'hui la demande.

Loin de croire, avec quelques-uns de ses membres, que l'adoption de cette loi doive être précédée du refus d'autorisation à la Compagnie de Panama, votre Commission a pensé que le procédé logique pour inaugurer un régime de liberté, était de donner cette liberté à ceux qui la demandent. Il nous semble donc que ceux qui partagent l'opinion de M. Félix Faure doivent être les premiers à accepter la proposition de loi déposée par nos collègues.

Pénétrée de ce sentiment, votre Commission pense que ni la Chambre, ni le Gouvernement n'endossent aucune responsabilité, ni effective, ni morale.

En s'élevant au-dessus de toute considération technique ou financière ; sans garantir, par conséquent, en aucune façon l'avenir, il lui a paru suffisant, pour accorder la facilité demandée, que l'entreprise eût un intérêt public incontestable, que son achèvement possible lui fût démontré, que des sommes considérables y eussent déjà été engagées par l'épargne nationale, et que, par conséquent, il n'y eût aucun motif pour arrêter cette émission sous un régime de liberté.

La plus grave des responsabilités serait, selon nous, celle que prendrait le Parlement si, repoussant la demande qui lui est faite, il pouvait un jour encourir le reproche d'avoir causé la ruine de l'entreprise.

Par ces diverses considérations, et sous toutes les réserves indiquées, votre Commission vous propose d'adopter le projet de loi dont la teneur suit :

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama est autorisée à faire, jusqu'à concurrence de six cents millions de francs (600,000,000 fr.), une émission de titres remboursables avec lots, par la voie du sort, aux conditions suivantes :

1° Les titres émis jouiront d'un intérêt annuel dont le taux ne pourra être inférieur à 3 0/0 du capital nominal;

2° La somme totale annuelle des bénéfices annuels attribués sous forme de lots, ne pourra, en aucun cas, excéder 1 0/0 du capital ;

3° La valeur nominale des titres émis ne pourra pas être inférieure à 300 francs ; — le fractionnement ultérieur des titres émis est interdit ;

4° Le remboursement de cet emprunt et le paiement des lots seront garantis par un dépôt suffisant, avec affectation spéciale, de rentes françaises ou de titres garantis par le gouvernement français. La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, pour répondre à l'obligation qui lui est imposée, est autorisée à augmenter dans les mêmes conditions ledit emprunt de 600 millions de la somme nécessaire à la constitution de ce fonds de garantie; cette augmentation d'emprunt ne pouvant excéder vingt pour cent (20 0/0) de la somme principale.

Art. 2.

Eventuellement, la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama est autorisée à convertir en obligations du même type et avec les mêmes conditions et garanties, tout ou partie des emprunts déjà réalisés.

Art. 3.

Tout le matériel nécessaire à l'accomplissement des travaux sera demandé exclusivement à l'industrie française.

Les matières premières devront être de provenance française.

Séance du 24 avril.

Sur la proposition de **M. Le Guay,** président de la Commission, la Chambre décide par assis et levé que la première délibération sur la proposition de loi présentée sera inscrite à l'ordre du jour de la séance du 26 avril.

Séance du 26 avril.

Au nom de l'unanimité de la Commission, **M. Henry Maret** demande à la Chambre de prononcer l'urgence.

L'urgence est déclarée.

M. Rondeleux se déclare opposé à une dérogation à la loi de 1836 et prie la Chambre de repousser la proposition de loi.

La suite de la discussion est renvoyée au lendemain.

Séance du 27 avril.

M. Le Guay, président de la Commission, fait ressortir le caractère national de l'entreprise et montre les conséquences qu'aurait pour le pays le refus de l'autorisation demandée.

M. Léopold Goirand combat les conclusions de la Commission. En les votant, la Chambre abandonnerait sa préoccupation constante et moralisatrice qui consiste à proscrire l'édification des fortunes par la loterie.

Après une suspension de séance, **M. Thévenet** invoque les précédents relatifs aux dérogations à la loi de 1836. Il signale l'importance des intérêts nationaux engagés et montre la responsabilité qu'encourrait la Chambre si elle repoussait une autorisation qui a été accordée à d'autres Sociétés.

M. Peytral, ministre des finances, déclare que le Gouvernement n'a pas à intervenir dans la question, l'entreprise de Panama étant une entreprise privée sur la valeur de laquelle il ne saurait exprimer d'avis.

M. Barré discute les mesures financières résultant du projet de loi. Il demande l'ajournement.

M. Henry Maret, au nom de la Commission, s'oppose à l'ajournement.

La Chambre rejette la proposition de **M. Barré.**

Le Président mettant aux voix le passage à la discussion des articles, une demande de scrutin public à la tribune donne lieu à une discussion sur le règlement, à laquelle prennent part **MM. Dugué de la Fauconnerie, Paul de Cassagnac, Jolibois, Javal, René Laffon** et plusieurs de leurs collègues.

La Chambre n'étant plus en nombre, le *quorum* n'est pas atteint. Le premier tour de scrutin est annulé, et le second tour est renvoyé au commencement de la séance du lendemain.

Séance du 28 avril.

Au second tour de scrutin sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi, la Chambre décide par 196 voix contre 105, sur 301 votants, de passer à la discussion.

Le Président donne lecture de l'article 1er de la proposition présentée par la Commission.

MM. Félix Faure, Chantagrel, Salis et **Horteur** ont déposé un contre-projet, tendant à faire bénéficier de la dérogation à la loi du 2 mai 1836 les entreprises ayant un caractère d'intérêt public. Ce contre-projet est soutenu par **M. Félix Faure,** qui en demande le renvoi à la Commission.

M. Thévenet s'oppose à ce renvoi.

La Chambre, consultée, n'ordonne pas le renvoi.

M. Félix Faure retire son contre-projet.

Le Président donne une nouvelle lecture de l'article 1er du projet de la Commission.

Une discussion, engagée entre **MM. Rondeleux, Burdeau, Barré, Jumel** et **Goirand,** amène la suppression par la Commission des mots « bénéfices annuels » inscrits au projet de la Commission.

M. Jumel demande le vote par division.

Le Président met aux voix le paragraphe premier du projet, sur lequel aucun amendement n'est présenté, et qui est ainsi conçu :

« Article 1er. — La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama est autorisée à faire, jusqu'à concurrence de 600 millions de francs, une émission de titres remboursables avec lots, aux conditions suivantes. »

L'épreuve à main levée étant déclarée douteuse, le scrutin est demandé.

Le paragraphe est adopté par 285 voix contre 125, sur 410 votants.

Le Président met aux voix le paragraphe 2:

« 1° Les titres émis jouiront d'un intérêt annuel dont le taux ne pourra être inférieur à 3 p. 100 du capital nominal » ;

Aucun amendement n'étant présenté, ce paragraphe est adopté.

Le Président donne lecture du paragraphe 3 avec la suppression, acceptée par la Commission, des mots « des bénéfices annuels » :

« 2° La somme totale annuelle attribuée sous forme de lots ne pourra, en aucun cas, excéder 1 p. 100 du capital » ;

Un amendement de **M. Jumel** limitant à 1/2 0/0 du capital le montant annuel des lots n'étant pas pris en considération, la chambre adopte le texte ci-dessus de la commission.

La chambre adopte ensuite le paragraphe 4, ainsi conçu :

« 3° La valeur nominale des titres émis ne pourra pas être inférieure à 300 fr. Le fractionnement ultérieur des titres émis est interdit. »

M. Javal déclare qu'il se refusera à voter le paragraphe 5.

M. Burdeau présente un amendement fixant à 99 ans au maximum le délai de remboursement de l'emprunt.

M. Félix Faure demande le renvoi de cet amendement à la commission.

M. Le Guay expose que le texte soumis est suffisamment clair pour dissiper toute équivoque.

M. Jumel demande le rejet du paragraphe 5.

M. Félix Faure n'insistant pas pour le renvoi de l'amendement de M. Burdeau à la commission, le **Président** met aux voix le paragraphe 4 avec la modification introduite par la commission :

« 4° Le remboursement de cet emprunt dans un délai maximum de quatre-vingt-dix-neuf ans et le payement des lots seront garantis par un dépôt suffisant, avec affectation spéciale, de rentes françaises ou de titres garantis par le gouvernement français. La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, pour répondre à l'obligation qui lui est imposée, est autorisée à augmenter dans les mêmes conditions ledit emprunt de 600 millions de la somme nécessaire à la constitution de ce fonds de garantie, cette augmentation d'emprunt ne pouvant excéder 20 p. 100 de la somme principale. »

Sur la demande de plusieurs députés, il est procédé à un scrutin sur cette rédaction.

Après pointage, ce texte est adopté par 196 voix contre 192 sur 388 votants.

M. Jumel soumet ensuite un article additionnel stipulant un privilège de priorité sur les revenus au profit des souscripteurs du nouvel emprunt.

M. Thévenet démontre que la Chambre ne doit pas intervenir dans les questions concernant les rapports entre la Compagnie et ses souscripteurs.

La Chambre se prononce contre la prise en considération de la disposition additionnelle de M. Jumel.

L'ensemble de l'article 1er, pour lequel un scrutin public est demandé, est adopté par 269 voix contre 132 sur 401 votants.

M. Jumel combat la rédaction proposée de l'article 2.

M. Maurice Rouvier formule une nouvelle rédaction que la Commission accepte, et dont **le Président** donne lecture :

« Art. 2. — Eventuellement, si la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama convertissait tout ou partie de ses obligations anciennes, les dispositions de l'article 1er seraient applicables aux obligations nouvelles créées en vertu de cette conversion. »

Ce texte, mis aux voix, est adopté.

Sur l'article 3, un amendement est déposé par **M. Lechevallier,** en vue de favoriser, d'une manière certaine, l'industrie française.

La Commission accepte cet amendement. Le paragraphe 1er de l'article 3 est ainsi modifié :

« Art. 3. — Tout le matériel nécessaire à l'accomplissement des travaux sera fabriqué en France. »

Ce paragraphe, mis aux voix, est adopté.

Sur le paragraphe 2, **M. Renard** demande au ministre du commerce et de l'industrie de déclarer qu'on ne pourra introduire en France pour l'exécution du matériel du Canal de Panama des quantités correspondantes de matières premières provenant de l'étranger.

M. Pierre Legrand, ministre du commerce et de l'industrie, répond que toutes les machines construites pour le Canal de Panama devront être fabriquées en France avec des matériaux d'origine française.

M. Turrel insiste sur le défaut de sanction qui semble résulter de la clause proposée et dépose un article additionnel pour combler cette lacune.

M. Dautresme cite un incident qui s'est produit à ce sujet, et à la suite duquel M. Eiffel, conformément à son contrat avec la Compagnie, s'est soumis à l'obligation de n'employer que des matériaux français.

M. Turrel ne maintenant pas son amendement, **le Président** met aux voix le texte de la Commission :

« Les matières premières devront être de provenance française. »

Ce texte est adopté.

Un article additionnel prescrivant que les transports seront effectués par navires français n'est pas soumis à la Chambre.

L'ensemble de l'article 3 est adopté.

M. le Président donne lecture d'une disposition additionnelle proposée par M. Georges Roche, qui formerait l'article 4.

Un amendement de **M. Philippon** à cette disposition étant retiré par son auteur, **le Président** met aux voix le nouvel article 4, dont voici le texte :

« Art. 4. — Tous prospectus, affiches, publications et autres documents destinés à la publicité devront porter en caractères de même grosseur que ceux employés pour l'annonce de l'emprunt et au-dessous du montant de l'emprunt, la mention :

« Emprunt autorisé conformément aux prescriptions de la loi du 2 mai 1836 par la loi du...., mais sans aucune garantie ou responsabilité de l'Etat.

« La même mention sera insérée en tête des titres provisoires ou définitifs remis aux souscripteurs.

« Toute infraction à la disposition ci-dessus pourra entraîner le retrait de l'autorisation par simple arrêté du ministre des finances. »

Le Président met aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

Un scrutin a lieu sur la demande d'un certain nombre de députés.

Le Président proclame les résultats suivants du dépouillement du scrutin sur l'ensemble de la proposition de loi autorisant la Compagnie du Canal de Panama à émettre des obligations à lots :

« Nombre des votants............... 412
« Majorité absolue................... 207

« Pour l'adoption... **284**
« Contre............ **128**

« La Chambre des députés a adopté. »

Voici, d'après le *Journal officiel* du 29 avril, la décomposition de ce scrutin :

ONT VOTÉ POUR :

MM. Aigle (comte de l'). Aillières (d'). Andrieux. Arène (Emmanuel). Ariste (d'). Arnault. Arnous. Audiffred. Augère.

Baïhaut. Baltet. Barascud. Barbe. Barouille. Basly. Bastid (Adrien). Beaucarne-Leroux. Baudry-d'Asson (de). Beauquier. Bélizal (vicomte de). Belle (Indre-et-Loire).

Benazet. Benoist (de). Berger (Maine-et-Loire). Bergerot. Bernard (Doubs). Bigot. Binachon. Blanc (Pierre). Blandin. Blin de Bourdon (vicomte). Boissy-d'Anglas. Bonneval (vicomte Fernand de). Boreau-Lajanadie. Boucher. Boullay. Bourgeois (Léon) (Marne). Bourgeois (Vendée). Bourlier. Bourillon. Boyer. Bresson. Breteuil (de). Brice (R.). Briet de Rainvillers. Brugeilles. Burdeau. Buvignier.

Calvet-Rogniat (vicomte). Camélinat. Caradec. Carron. Casse (Germain). Cazeaux. Cernesson. Charonnat. Chatenay (de). Chavanne. Chavoix. Chevandier. Chevreau (Léon). Chollet. Clémenceau. Colbert-Laplace (comte de). Compayré. Corneau. Cornulier (marquis de). Crémieux. Creuzé. Crozet-Fourneyron.

Deandreis. Dejardin-Verkinder. Delafosse. Dellestable. Dellisse. Deproge. Derevoge (Thomas). Descaure. Deschanel (Paul). Desloges. Develle (Jules). Dompierre d'Hornoy (vice-amiral de). Dorian. Dreyfus (Camille). Du Bodan. Dubois. Duchesne (Albert). Dufour (baron) (Lot). Dufour (Paul) (Indre). Dugué de la Fauconnerie. Dupuy (Charles) (Haute-Loire). Durand (Ille-et-Vilaine). Dutailly. Duvaux.

Eschassériaux (baron). Estourmel (marquis d'). Etienne.

Fairé. Faure (Hippolyte) (Marne). Fauré (Gers). Féraud. Ferrière (Lucien de la). Flourens. Fonbelle. Fouquet (Camille). Frébault. Freppel.

Gadaud. Gaillard (Jules) (Vaucluse). Galpin (Gaston). Galtier. Garnier-Bodéléac. Gasconi. Gaudin (Gabriel). Gaudin de Villaine (Manche). Gaussorgues. Gérard (baron). Gillet. Gilly (Numa). Ginoux-Defermon (comte). Gobron. Godet de la Riboullerie. Gomot. Granier de Cassagnac (Paul). Grimaud. Gros (Jules). Guillot (Louis). Guyot (Paul) (Marne).

Hérédia (de). Hérisson. Hermary. Hillion. Houdaille. Hovius. Hubbard (Gustave). Hugues (Clovis). Hurard.

Imbert (Loire).

Jacquemart. Joigneaux. Jolibois. Jourdan (L.). Jullien.

Kersauson (comte de).

La Bassetière (Louis de). Labat. La Batie (de). La Berge (Albert de). Laborde-Noguez (de). La Bourdonnaye (vicomte de). Labussière. Lacretelle (général). Lacretelle (Henri de). Lagrange. Laguerre, Laisant. Lamarzelle (de). Lamberterie (baron Paul de). Lanessan (de). Lanjuinais (comte de). Laporte (Nièvre). Lareinty (Jules de). Larère. Largentaye (de). La Rochette (Ernest de). Lascombes. Laur. Leblanc. Le Comte (Maxime). Le Cour. Lefebvre du Prey. Lefévre-Pontalis. Le Guay. Lejeune. Léon (prince de). Lepoutre (Auguste). Leroy (Arthur) (Côte-d'Or). Le Roy (Félix) (Nord). Letellier. Levet (Georges). Lévis-Mirepoix (comte de). Levrey. Lhomel (de). Liais. Loranchet. Lorois (Léon) (Finistère).

Mackau (baron de). Magnien. Maillé (comte de). Maret (Henry). Marquiset. Martimprey (comte de). Martin (d'Auray). Martin (Léon) (Oise). Martin-Feuillée. Maunoury. Maurice-Faure (Drôme). Maurice (Léon) (Nord). Maynard de la Claye. Ménard-Dorian. Mennesson. Mercier. Merlet. Mézières. Michel. Michelin. Michou. Milochau. Montéty (de). Morel (Joseph) (Nord). Mouchy (duc de). Mun (comte Albert de).

Nadaud (Martin). Neveux. Niel. Noël-Parfait.

Obissier Saint-Martin. Ollivier (Auguste). Ordinaire (Dionys). Ornano (Cunéo d').

Pain. Partz (marquis de). Passy (Louis) (Eure). Paulmier. Pelisse. Pelletan (Camille). Périllier. Pesson (Albert). Pichon (Seine). Pierre-Alype. Piou (Jacques). Planteau, Plazanet (colonel de). Pons-Tande. Prax-Paris. Proust (Antonin). Prudon.

Rabier. Rauline. Renard (Léon). Révillon (Tony). Richard (Georges) (Deux-Sèvres). Richard (Drôme). Rigaut. Roche (Georges) (Charente-Inférieure). Roret. Rosamel (de). Roure. Rouvier. Roy de Loulay (Louis). Royer. Rumillet-Charretier.

Sabouraud. Saint-Martin (Vaucluse). Saisy (vicomte de). Sans-Leroy. Sarlat. Sarrette. Sens (Edouard). Sentenac. Serph (Gusman). Simyan. Soland (de). Soubeyran (baron de). Soucaze. Steeg. Steenackers. Suquet.

Tailliandier. Terves (comte de). Thellier de Poncheville. Thévenet. Thiessé. Thomson. Trubert. Turenne (vicomte de).

Vast-Vimeux (baron). Vaujuas-Langan (marquis de). Vernière. Viellard (Armand). Viger. Vilard (Edouard). Vitry.

Witt (Conrad de).

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille. Achard. Allain-Targé. Astima.

Barodet. Barré. Barrière. Blatin. Borie. Boucau (Albert). Bourganel, Bourgeois (Jura). Bourneville. Boysset.

Calès. Carret (Jules). Casimir-Périer (Paul) (Seine-Inférieure). Cavalié. Ceccaldi. Chamberland. Chantagrel. Christophle. Clauzel. Cornudet. Cousset.

Dautresme. Deguilhem. Doumer. Duchasseint. Ducoudray. Duguyot. Dupuy (Aisne). Duvivier.

Ernest Lefèvre (Seine).

Farcy. Faure (Félix) (Seine-inférieure). Forest. Franconie.

Gailiard (Gilbert) (Puy-de-Dôme). Ganault. Gastellier. Gaulier. Germain. Giguet. Goirand. Guillaumou. Guillemaut. Guyot-Dessaigne.

Hanotaux. Héral. Hude. Humbert (Frédéric).

Jacquier. Jaurès. Javal. Joubert. Jouvencel (Paul de). Jumel.

Keller.

Labordère. Labrousse. Lacroix (Sigismond). Lafont (Seine). La Forge (Anatole de). Lamazière (Daniel). Lasbaysses. Lasserre. Lavergne. (Bernard). Laville. Lechevallier. Léglise. Legludic. Leporché. Lesguillier. Lesouëf. Lévêque. Loustalot. Lyonnais.

Madier de Montjau. Mahy (de). Maillard. Marmonier (Henri). Mathé (Félix) (Allier). Mathé (Henri) (Seine). Mesureur. Millerand. Monis. Montaut (Seine-et-Marne). Mortillet (de).

Paillard-Ducléré. Pajot. Passy (Frédéric). Perin (Georges). Pernolet. Philipon. Pinault. Poupin. Pradon. Pressat. Préveraud. Pyat (Félix).

Ranson. Raspail (Benjamin) (Seine). Récipon. Reybert. Ricard. Riotteau. Rivière. Rodat. Rondeleux.

Sabatier. Salis. Sandrique. Sarrien. Siegfried. Sonnier (de). Sourigues. Susini (de).

Théron. Tondu. Trouard-Riolle. Turquet. Trure (Adolphe).

Vacher. Vergoin. Vernhes. Vielfaure.

Waddington (Richard).

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Amagat.

Berger (Nièvre). Bizarelli. Boscher-Delangle. Boulanger (général). Bousquet. Bovier-Lapierre. Brelay. Brialou. Brousse (Emile). Brugère (Aurélien).

Camescasse. Casimir Perier (Aube). Chanson. Chevillotte. Cibiel. Clercq (de). Cochery (Georges). Colfavru. Constans. Cordier.

Daumas. Delmas. Deluns-Montaud. Desmons. Dethou. Douville-Maillefeu (comte de). Dubost (Antonin). Duchatel (comte). Ducher (Claude). Durand-Savoyat. Dureau de Vaulcomte.

Escande (Georges).

Fagot. Fallières. Floquet (Charles). Folliet. Fougerol Frescheville (général de).

Gerville-Réache. Goblet (René). Granet.

Harispe. Hervieu. Horteur.

Jamais (Emile). Jonglez. Juigné (comte de).

Kergariou (de). Kermenguy (vicomte de).

La Batut (de). Lacôte. La Ferronnays (marquis de). Laffon (René) (Yonne). Lalande. La Porte (de) (Deux-Sèvres). La Rochefoucauld, duc de Doudeauville. Laroze (Alfred). Lefebvre (Seine-et-Marne). Le Gavrian. Legge (comte de). Legrand (Pierre). Le Hérissé. Lesage. Leydet. Leygues. Lockroy. Lombard (Isère). Lorois (Emile) (Morbihan). Luppé (comte de).

Marty. Maurel (Var). Méline. Mellot. Mérillon. Milliard. Mondenard (de). Munier.

Papon. Peytral. Plichon (Nord). Poincaré. Prevet.

Raspail (Camille) (Var). Razimbaud. Rey (Aristide). Ribot. Rivet (Gustave). Roche (Jules) (Savoie). Roque (de Filliol). Roussin.

Saint-Luc (de). Saint-Prix. Saint-Romme. Spuller.

Tassin. Theullier. Treille (Alcide). Trystram.

Viette. Vignancourt. Villeneuve. Viox.

Waldeck-Rousseau. Wilson.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Aujame. Ballue. Bernier. Biliais (de la). Borriglione. Bouvattier. Brisson (Henri). Brugnot. Calvinhac. Cavaignac (Godefroy). Cazauvieilh. Cazenove de Pradine (de). Champvallier (de). Chevalier. Deberly. Delattre. Deniau. Daynaud. Ducroz. Duval (César). Faure (Fernand) (Gironde). Ferry (Albert). Ferry (Jules). Gagneur. Gévelot. Gilbert. Jametel. Jouffrault. La Martinière (de). Laroche-Joubert. Laroze (Léon). Laurençon. Lecointre. Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Levert. Mesnildot (du). Million (Louis). Murat (comte). Noblot. Peyrusse. Pochon. Ponlevoy (Frogier de). Proal. Raynal. Reille (baron). Remoiville. Rochet. Rotours (baron des). Saint-Ferréol. Saint-Martin (de) (Indre). Sevaistre (Léon). Simonnet. Thiers. Turigny. Valon (de). Versigny. Wickersheimer. Yves-Guyot.

M. Méline, président de la Chambre des députés, a transmis, le 30 avril, à M. Le Royer, président du Sénat, le texte de la proposition de loi votée par la Chambre.

Ce projet de loi a été renvoyé aux bureaux.

LES TRAVAUX

Mois de février 1888

Dans la première partie du Canal, comprise entre les kil. 0 et 22,514 en aval de la première écluse du versant de l'Atlantique, 6 dragues mises en œuvre par les deux grandes entreprises *Jacob* et *American Contracting and Dredging C°* ont poursuivi leur travail en avancement et en approfondissement du Canal, et 3 autres dragues ont travaillé avec activité au creusement des dérivations.

Le Canal a été ouvert à travers les buttes du Mindi jusqu'à la cote — 3. Ce résultat, que nous avons d'ailleurs annoncé d'après des télégrammes de l'Isthme, du 2 avril, est d'une grande importance au double point de vue de l'approvisionnement des chantiers et de l'évacuation des déblais vers la mer. Il existe en effet, maintenant, une communication maritime ouverte, libre, navigable, entre l'Océan Atlantique et l'intérieur de l'isthme, sur une longueur de 19 kilomètres.

Dans la deuxième partie du Canal qui va du kil. 22,514 au kil. 46, c'est-à-dire jusqu'au massif central et qui comprend les quatre premières écluses, le volume des déblais exécuté pendant le mois de février est supérieur de 214,102 mètres cubes à celui de janvier, grâce aux efforts de l'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cᵉ*, qui termine le montage de 6 dernières dragues.

Dans le massif central, entre les kil. 46 et 59, la production des chantiers a été de même satisfaisante, malgré les changements que les entrepreneurs ont dû faire pour l'exécution du nouveau programme des travaux.

Dans la dernière partie du Canal entre le kil. 59 et l'Océan Pacifique, l'entreprise *Baratoux, Letellier et Cie* a continué dans la vallée du Rio-Grande à ouvrir avec 3 dragues un chenal de 40 mètres de largeur et de 5m 80 de profondeur au-dessous du niveau moyen de la mer, et elle a employé, d'autre part, 4 autres dragues à élargir jusqu'à 75 mètres et à approfondir jusqu'à la cote — 8 le chenal creusé dans la baie de Panama.

L'entreprise *Eiffel* a terminé ses premières installations en vue de l'exécution des fouilles des écluses du Canal ; elle a dans le mois, exécuté 61,733 mètres de déblais.

Il reste à enlever 32,132,244 mètres de déblais, et la production du mois a été de 1,354,299 mètres cubes. Si cette production se maintient en moyenne, il faudra 32,132,244 : 1,354,299 = 24 mois, pour terminer les travaux.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3ᵉ SÉRIE)

Troisième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (3ᵉ série) sont prévenus que le troisième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 25 au 30 mai courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger

Paiement du 1er coupon

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (3ᵉ série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 1 (de 7 fr. 50) échéant le 1er juin 1888, sera payé à partir du vendredi 1er juin 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 fr. 045, impôts déduits, par obligation au porteur.

OPPOSITIONS SIGNIFIÉES DU 15 AU 27 AVRIL

Opp. 866. — Sur dix-neuf actions au porteur, numéros 127,109, 144,194, 262,744, 273,912, 306,153, 344,511, 344,512, 414,032, 535,535, 536,084 à 536,093.

Opp. 867. — Sur une action au porteur, n° 172,827.

Opp. 868. — Sur quatre actions au porteur, nos 573,576 à 573,579.

Opp. 869. — Sur deux Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 147,905 et 371,696.

Opp. 870. — Sur deux Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 343,982 et 343,983.

Opp. 871. — Sur trois Obligations Nouvelles provisoires (3ᵉ série), au porteur, nos 32,767 à 32,769.

Opp. 872. — Sur quatre coupons n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 551,302 à 551,305.

Opp. 873. — Sur seize coupons n° 7 (échéance du 1er avril 1888), d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 177,652 à 177,667.

Opp. 874. — Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligations 3 0/0 au porteur, n° 46,601.

Opp. 875. — Sur un coupon n° 4 (échéance du 1er octobre 1886), d'obligation 4 0/0 au porteur, n° 297,434.

Opp. 876. — Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 517,187.

Opp. 877. — Sur trois coupons n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 163,185, 163,186 et 230,223.

Opp. 878. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 276,552.

Opp. 879. — Sur dix actions au porteur, nos 27,330 à 27,337, 446,458, 504,572.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 16 AU 30 AVRIL 1888

DATES — Avril	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. janvier 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 16 janv. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 oct. 87	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 fév. 1888	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titr. définitifs Jouiss. 15 mars 88	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	DEUXIÈME SÉRIE 250 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
16	2115 2100	275 273.75 271.25 270 267.50	en liq.: 277.50 au 30, 275	235 237.50 239 240 241 241.25 241.50 241.75 242	155 154 153	186 189 190 188 187 186	345 344 343 345 343	345 343 342	307.50 312 310 312 307.50	320 322
17	2050 2075	268.75 270	en liq.: ...... au 30, 265	236.25 240 236.25 236	155 154 153	187 186 185 184.50 184 183	343 342.50 341 340.50 340 341	344 342.50 340	307 305.25 305	320 319 317.25 317
18	2070 2075 2100 2070	270 271.25 273.75 270	en liq.: ...... au 30, 270	237.50 236 235 233 232.50 230	152.50	185 183	340 340.25	343.50 342 341.50	305 300 305	325 322 320 315 317 315
19	2100	271.25 272.50 273.75 275 276.25 278.75 277.50 278.75	en liq.: ...... au 30, 271.25	238 239 239.75 240	152.50 153 154	183 184 185 186	340 341 342 345 349.75 346 344 340 342 344	342 343.50 344	»	315 320 324
20	2060	278.75 280	en liq.: ...... au 30, 278.75	240 241 242 240	158 169 158	190 191 192 193 190	349.75 348 345 345.50	350 355 350 347.50	310 315 320 312.50	325 326.25 327
21	2100 2098.75	273.75 272.50 275 273.75	en liq.: ...... au 30, 273.75	244.50	155 154	188 187 186 188	344 343	350 349 348	307.50 312.50	327 326 325 324 323
23	2200 2225	305 306.25 305 302.50 303.75 305	en liq.: ...... au 30, 307.50	250 252.50 257.50 258.75 255 258	165 167.50 168 169.50	200 205 207.50 210 208 208.50 209 210	360 362 362.50 365 360	360 375 360 365	330 335 330 325	330 332 335 340 342.50 345 340
24	2300 2350 2375 2325 2400 2450 2500	315 316.25 313.75 315 316.25 317.50 318.75 320 321.25 325 323.75 322.50	en liq.: ...... au 30, 315	265 267.50 270 272.50 273.75 273 275	175 177.50 178.75 180	215 217 217.50 218 220 218 217.50	375 376 377 377.50 378 380 375 377.50	371 372.50 375 379 380	335 340 342.50 345	350 355 360 357.50
25	2600 2625 2650 2526.25 2550	343.75 345 347.50 346.25 347.50 343.75 342.50 345 341.25 340 337.50 336.25 335 338.75 341.25	en liq.: ...... au 30, 350	290 286 288 285 284 283 282.75 285	180 178	225 222.50 221.25 221 220.75	380 382 385 387.50 388.75 389.75 380	390 391 385 380 385	335 350 353 350	325 fr. payés 365 367.50 369 370 362.50 360
26	2500 2450 2450 2500	332.50 331.25 333.75 335 336.25 337.50 338.75 338.75 341.25 336.25	en lfq.: ...... au 30, 333.75	275 277.50 278.75 280 282	175 176 176.25 177	217.50 215	380 379.50 379 378.50 380	370 375 380	335 340 341.25	350 345
27	2600 2625 2650 2675 2695 2700 2600	348.75 350 347.50 346.25 345 343.75 342.50 341.25	en liq.: ...... au 30, 348.75	280 282.50 277.50	176 177 178 180 179 176	217.50 216.50 216 215 214.50 214 213	380 385 382.50 380 378.50 380	380 385 389.50 389 380 385 380 385	350 355 347.50 345 344.50 344 343.75 342.50	360 363.75 365 360 357 356.50
28	2500 2475 2450 2425 2450	325 326.25 327.50 328.75 331.25 332.50 330 335 336.25 337.50 335	en liq.: ...... au 30, 326.25	»	170 168.25 167.50 166.25 167.50 171 172.50 173.75	200 197 198 198.50 198.75 199 199.50 200 202 203	370 372.50 374 367.50 565 374 370 367.50 365 368.75 369.50	380 370 368.75	345	355 352.50 350 347.50 350
30	2600 2650 2575 2550 2525 2500	338.75 337.50 336.25 340 336.25 335 333.75 332.50 331.25 330 328.75	en liq.: ...... au 30, 337.50	280 282 285 283.50 282.50 281.25	180 183 183.75 185 185 180 184.50 182 180.50 181	220 222.50 223 224 225 222.50 224 222 221 222.50	375 377 378 379.50 380 377.50	390 385 382.50 381.25 380	352.25 355 358 352.25	360 365 360

9e Année. — Numéro 210. Mercredi 16 Mai 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LE CUBE D'AVRIL

Une dépêche télégraphique reçue de l'Isthme par l'administration de la Compagnie fait connaître que le cube obtenu en avril s'est élevé à *un million trois cent trente-sept mille* mètres cubes (1,337,000 m. c.)

LETTRE D'UN CAPITAINE ANGLAIS

La lettre suivante a été adressée par le capitaine John C. Martin, commandant le steamer anglais *Victoria*, à plusieurs journaux français.

Nous reproduisons cet intéressant document en faisant remarquer à nos lecteurs que le capitaine Martin vient d'arriver à Rouen, de retour de Colon, où il était allé porter du matériel destiné aux travaux du Canal.

Voici la traduction littérale de cette communication que M. John C. Martin se propose de répandre en Angleterre pour répondre aux allégations inexactes qui ont circulé dans ce pays relativement à la marche de l'entreprise :

« Steamer *Victoria*, en mer, le 29 mars.
« Rouen, le 17 avril 1888.

« Monsieur l'Éditeur,

« J'ai remarqué quelques violentes critiques exprimées sur le Canal de Panama et ses promoteurs dans un des journaux maritimes anglais ; il y en avait assez pour décourager le public français de son placement et pour tourner en dérision les promoteurs de la grande œuvre.

« Je suis juste de retour de Colon. Pendant mon séjour là-bas, j'ai suivi toute la ligne du Canal et j'ai été frappé d'admiration pour cette noble entreprise et pour l'immense travail qui a été exécuté.

« A commencer par la ville de Colon qui *était* ce que nous appellerons un marécage mortel, — mais qui est maintenant parfaitement sèche, où l'on a construit des maisons hautes de trois et quatre étages, de grands magasins, des boutiques, des trottoirs, des rues pavées et des routes aussi bonnes dans certaines parties qu'une route quelconque dans nos pays ; un grand marché y est en construction, les voitures marchent, des lignes de rails ont été posées pour conduire les wagons le long des navires en déchargement. Le chemin de fer qui conduit à Panama longe le cours du Canal, il compte 29 stations ; en réalité, on peut dire qu'il y a des villages tout le long de la ligne, habités par les ouvriers de toutes nations, et qui paraissent tous assez gais et en bonne santé. — Quant aux grandes difficultés à surmonter, j'ai appris de plusieurs fonctionnaires et ingénieurs que l'un des plus grands embarras avait été le fleuve Chagres qui, dans la saison des pluies, se précipite avec une grande violence, et dont le cours se trouve sur le trajet du Canal. Des dérivations ont dû être faites pour détourner le fleuve, ce qui a donné une quantité considérable de travail; le chemin de fer aussi a dû être dévié et il a fallu construire des tronçons de ligne nouvelle. Tout ce grand travail est en bonne voie d'achèvement.

« Ensuite, je me suis particulièrement renseigné sur la grande montagne, à Corozal, qu'il faut percer et dont on entend tant parler, et j'ai vu ce travail qui à ce que l'on m'a donné à comprendre (maintenant on construit des écluses) doit être approfondi de 20 pieds ; de là jusqu'à Panama il y a un niveau parfait d'une non moins grande étendue jusqu'au rivage du Pacifique.

« Le sol tout autour du Canal est très fertile ; la canne à sucre croît, les bananes et les fruits des tropiques de toutes espèces peuvent être produits et j'ai été étonné, à mon passage à travers l'Isthme tout entier de ne pas voir de marais stagnant. — Une carrière de belle pierre (de couleur bleuâtre) était en exploitation ; on pose des milles de rails pour le matériel roulant ; les différentes sections sont toutes entamées ; les dragues terrestres sont à l'œuvre et j'ai été informé qu'elles avaient rencontré un gisement de minerai de fer. Qui sait quelles richesses minérales peuvent exister dans le voisinage !!

« Le Canal est maintenant navigable sur 16 milles (près de 26 kilomètres), il y avait 22 pieds d'eau (6 mètres 69) là où nous avons déchargé notre chargement, à environ un quart de mille (465 mètres) de l'entrée du Canal, à l'abri de tous les vents et de la mer, le Canal diminuant graduellement de profondeur jusqu'au point où il cesse d'être navigable.

« Dans la saison des pluies, on ne peut guère compter travailler plus de quatre jours sur huit, et même dans de mauvaises conditions à cause de l'immense chute d'eau, de sorte que le travail effectif au Canal est bien loin d'avoir occupé le temps qu'il semble avoir nécessité. Que de grandes difficultés fussent à surmonter, il n'y a pas le moindre doute; que les principales difficultés *soient* surmontées maintenant, c'est un fait positif.

« Quant à la dépense, je n'y entends rien ; mais les devis ne sont pas toujours exacts, même quand il s'agit de construire des navires cuirassés.

« Il y a eu beaucoup de critiques au sujet du Canal de Suez; les Arabes n'avaient qu'à jeter quelques pelletées de sable et le Canal serait bloqué? On allait pendre lord Beaconsfield pour avoir acheté les actions du Canal, mais il n'a pas été pendu, et il est mort dans « *la paix avec honneur*. »

« Les critiques ne sont pas des autorités. — Honneur et gloire à l'homme illustre qui a entrepris une œuvre aussi merveilleuse que d'unir le Pacifique à la mer des Caraïbes, et au noble pays qui le soutient!

« Que ces mers soient réunies, cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Si la France échoue dans cette tâche, d'autres pays seront prêts à intervenir et à récolter le bénéfice.

« JOHN C. MARTIN,

« Capitaine du steamer anglais *Victoria*, du port de Glasgow. »

ANVERS

Et le Canal de Panama

Les statistiques du mouvement maritime d'Anvers pendant l'année 1887 viennent d'être publiées.

Le relevé de la navigation de ce port avec les pays du Pacifique que rapprochera le Canal de Panama fait ressortir une augmentation de tonnage comparativement aux résultats de 1886.

Voici le tableau du mouvement, dans les deux sens, pour les années 1886 et 1887 :

Pays de provenance ou de destination.	1886 — Entrées et sorties réunies. — Tonneaux.	1887 — Entrées et sorties réunies. — Tonneaux.
Bolivie	5.919	3.250
Chili et Pérou	88 681	115.306
Australie	58.046	60.722
Colombie (Panama)	»	3.560
Totaux	152.646	182 838

Il y a lieu d'ajouter à ce total le trafic entre la côte ouest des Etats-Unis et Anvers, trafic spécial qu'on évalue à 100,000 tonneaux.

LES ILES SAMOA

Le fait suivant, que nous rapportons d'après le *Courrier des Etats-Unis* du 25 avril, montre que les progrès de l'entreprise commencent à impressionner les esprits aux Etats-Unis, où la Chambre des représentants est déjà saisie de propositions visant l'époque de l'ouverture du Canal :

Le représentant Morrow, de la Californie, vient de présenter à la Chambre un projet de résolution demandant que le gouvernement des Etats-Unis intervienne pour mettre un terme aux empiètements des Allemands dans l'archipel de Samoa (Océanie), ce groupe d'îles étant destiné, par sa position géographique, à devenir l'un des plus importants du Pacifique, *lorsque le Canal de Panama sera ouvert à la navigation.*

LA

POLITIQUE COLONIALE FRANÇAISE

Et le Canal de Panama

Sous ce titre, M. G. Salicis, capitaine de frégate en retraite, vient de faire paraître chez Dentu une étude développée sur les avantages que le percement du Canal interocéanique procurera à la France, sous le rapport commercial et politique.

Relativement au trafic qui prendra la nouvelle voie maritime et aux facilités que la navigation universelle rencontrera dans les océans que le Canal réunira, M. Salicis s'exprime ainsi :

Les calculs ne manquent pas qui devraient rassurer sur les résultats probables ; mais sans recourir aux chiffres qu'on accuse assez justement de dire ce que l'on veut, il suffit de se placer en face des conditions physiques de notre globe pour se convaincre que le percement du Canal interocéanique ne peut que changer à peu près complètement à son profit et à celui de son aîné, le Canal de Suez, le régime de la grande navigation commerciale.

Après avoir indiqué les abréviations de trajet dont bénéficiera le commerce avec la Chine et le Japon, l'auteur fait ressortir la position privilégiée dans laquelle se trouveront placées l'Australie et les colonies du Pacifique :

Quant à l'Australie, ajoute M. Salicis, la possibilité de naviguer librement, par le grand cercle, de Panama à la Nouvelle-Galles du Sud, sans sortir de la zone des vents et courants favorables, se résoudrait en un trajet sensiblement plus court encore que celui qui partirait d'Aden et, comme les précédents, totalement en dehors de l'origine ou du parcours des typhons.

Ce continent privilégié, ainsi que la Nouvelle-Zélande, bénéficierait singulièrement de la voie nouvelle et plus encore nos possessions de l'Océanie et de la Nouvelle-Calédonie.

Assurément le retour par Panama serait-il moins favorisé.

Un grand courant d'affrètements par escales naîtrait donc par le fait des navires qui achèveraient le tour du globe en rentrant en Europe par Suez, au grand profit de son Canal.

Mais encore, si l'on considère que la mer du Japon et

même de la mer de Chine à Panama, les deux moussons s'offrent d'abord comme vents traversiers, qu'ensuite les alisés du Nord-Est le sont à peu près, qu'il existe pour les navires à vapeur une vaste zone de calmes entre les courants des deux hémisphères et même un contre-courant; qu'on peut en dire autant des alisés du Sud-Est, en faveur de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, on admettra sans peine qu'un grand nombre de retours s'effectueront par le canal en cours d'exécution: tous ceux d'ailleurs qui auraient pour aboutissement un point quelconque des côtes orientales d'Amérique.

Supposons enfin un navire en charge d'Europe pour Bombay et trouvant là fret pour Calcutta, de là pour Yokohama et de ce point affrètement direct pour l'Amérique ou pour l'Europe, il est certain encore que son ralliement en port d'attache s'effectuerait par Panama.

PRÉPARATIFS AMÉRICAINS

Pendant que les nations maritimes de l'Europe se préparent à mettre leur commerce et leur marine marchande en état de profiter des vastes débouchés auxquels l'ouverture du Canal de Panama leur donnera accès, les Etats-Unis d'Amérique se préoccupent aussi de ne pas rester en arrière le jour où le passage entre les deux Océans sera établi.

Afin d'assurer un point de relâche et de ravitaillement dans le Pacifique, pour les bâtiments qui font le commerce avec le Japon et la Chine, le Gouvernement fédéral a négocié l'acquisition du port de Pearl River, aux Iles Sandwich. Le *New-York Herald*, qui donne cette information, reproduit l'appréciation suivante du général Dimond, agent de la *Pacific Mail Steamship Line,* sur la valeur de la station projetée :

> La cession de Pearl River aux Etat-Unis est de la plus haute importance tant au point de vue politique qu'au point de vue commercial.

D'autre part, le Gouvernement américain se propose, par une série de mesures soumises au Congrès, de relever la marine marchande nationale de la décadence où elle se trouve depuis la guerre de sécession. Les propositions présentées ont pour objet d'encourager la construction des navires aux Etats-Unis et l'exploitation de lignes régulières de navigation sous le pavillon américain.

Cet ensemble de faits, joint aux nombreuses appréciations que nous avons relatées dans le *Bulletin* sur l'importation future du trafic américain, démontre combien la participation de la navigation des Etats-Unis dans le trafic par le Canal pourra être vaste.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Décembre 1887.

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs.........	43	80.583 t	38	68.237 t
Voiliers.........	23	6.523	12	787
Totaux.....	66	87.106 t	50	69.024 t

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Août 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'août 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen.	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et maxima moyens.		Hauteur en millimèt.	NOMBRE de jours.
	minim.	maxim.				
Colon ...	22° 8	33° 0	27° 2	85 3	429m/m 6	21
Gamboa.	21 6	33 0	26 5	84 0	400 0	19
Naos....	23 8	32 0	27 0	85 3	169 1	12
Totaux.	68 2	98 0	80 7	254 6	998 7	52
Moyennes	22 7	32 7	26 9	84 9	332 9	17

La température a baissé en moyenne de 0° 5 à Gamboa et à Naos de juillet à août. Elle a un peu augmenté au contraire à Colon. C'est tout à fait à la fin du mois que le soleil passait au zénith de l'Isthme à midi, et que, par conséquent, l'afflux de la chaleur, à cette heure, atteignait l'un de ses deux maxima annuels, l'autre ayant eu lieu vers le 12 avril.

La température de l'eau de la mer s'est élevée de 1° 7 à Colon où elle est en août de 30° 1. A Naos, elle s'est élevée de 3° 1 et a atteint 28° 6. C'est là à peu près, sur l'une et l'autre côte, le maximum annuel, et, comme d'habitude, la différence à cette époque de l'année entre Colon et Naos est comprise entre 1° et 2°.

L'humidité générale a un peu diminué, bien que la quantité totale de pluie ait augmenté sensiblement. A Gamboa le 2 août, de midi 30 à 2 heures 30 du soir, il est tombé 96 m/m 5 d'eau, soit 1 m/m 6 par minute, et pendant 60 minutes. Cette pluie torrentielle a amené une crue rapide du Chagres. Le fleuve a monté de 2 m. 94 ce jour-là entre 2 heures et 9 heures du soir, pour redescendre subitement deux heures après. L'orage n'a pas donné de pluie à Naos, mais à Colon dans cette journée du 2 août entre 1 heure 20 et 2 heures 40 il est tombé 27 m/m 2 d'eau.

Le régime du vent ne présente rien de particulier. A Gamboa, les calmes sont toujours fréquents et le vent faible; il affecte principalement la direction Sud-Ouest vers le milieu de la journée. A Colon, la brise de mer pendant le jour présente une certaine force avec la direction Ouest. A Naos le vent est plus fort qu'à Colon et il affecte la direction Nord-Ouest.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 12	0m 48	0m 44
Naos	0 12	5 92	5 80

Ces mouvements à Colon ont leur amplitude habituelle. A Naos, ils sont sensiblement plus forts qu'en juillet, et ils ont eu lieu le 21 août, deux jours après la nouvelle lune.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

CINQUIÈME TIRAGE. — 15 MAI 1888

1,000 OBLIGATIONS

Le cinquième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 mai 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

262	19.764	37.239	61.310	83.645
379	20.011	37.555	62.093	83.759
756	20.166	37.761	62.317	83.918
861	20.604	39.371	62.432	84.211
891	20.778	39.584	63.046	84.300
1.091	21.371	39.978	64.442	84.340
1.289	21.452	40.012	65.038	84.648
1.339	22.636	40.193	65.392	84.864
2.538	23.105	40.329	66.701	85.452
2.630	24.202	41.202	66.730	85.619
2.758	24.314	41.928	67.597	86.198
3.681	24.399	42.105	67.897	86.865
4.157	24.542	43.392	67.926	86.950
4.217	24.738	43.665	68.145	87.883
4.424	25.031	43.673	68.249	88.677
4.520	25.501	43.809	69.587	89.185
4.801	25.599	44.421	70.784	89.405
4.926	25.842	45.028	70.987	89.609
5.119	26.408	46.913	71.085	89.726
5.146	26.437	47.420	71.172	90.276
5.424	27.190	48.128	72.706	90.347
5.700	27.811	50.299	73.573	90.380
5.720	28.251	50.516	74.788	90.392
6.397	28.291	50.650	74.872	90.458
7.239	30.944	51.217	75.681	91.351
8.353	31.538	52.611	76.296	91.890
8.476	32.343	52.669	76.871	92.281
8.551	32.467	53.542	77.394	92.759
8.752	32.686	54.142	77.572	93.820
9.139	32.921	54.439	77.597	93.858
10.880	33.039	54.777	78.072	94.346
11.625	33.229	54.857	78.486	94.527
12.638	33.347	54.973	78.683	94.868
12.685	33.726	55.036	78.931	96.781
13.073	34.221	56.241	79.908	97.138
14.999	34.362	56.524	80.255	97.173
15.320	34.561	56.830	80.774	97.184
15.658	35.099	57.335	80.837	97.945
16.159	35.616	57.376	81.367	98.209
16.228	35.669	57.763	81.918	98.423
17.410	36.050	59.164	82.208	98.740
18.277	36.360	59.227	82.594	99.773
18.914	36.399	59.560	82.777	100.484
19.117	36.747	60.034	82.968	100.622
19.150	37.034	60.866	83.241	101.250

101.492	134.771	164.390	194.117	226.538
101.622	135.169	165.304	194.388	226.752
102.125	135.560	165.532	194.481	227.187
102.193	136.235	165.674	194.517	227.852
102.923	136.411	166.325	195.145	228.172
103.000	136.680	166.395	195.301	228.275
104.656	137.862	168.028	196.081	228.323
104.698	138.232	169.020	196.174	228.501
104.796	138.633	169.095	196.501	229.084
106.118	138.663	169.988	196.732	229.203
106.242	138.905	170.054	197.075	230.248
106.937	139.318	170.660	197.281	230.721
107.053	139.498	170.897	197.674	231.119
107.282	139.763	171.471	198.174	231.379
107.298	140.027	171.729	200.545	231.610
108.634	140.668	172.114	200.555	232.477
108.735	140.815	174.258	200.610	233.901
109.026	141.684	174.562	200.835	234.295
109.494	142.064	175.617	202.738	234.947
109.584	142.198	176.082	202.782	235.655
110.235	142.491	176.419	203.222	235.943
110.508	142.597	176.902	203.463	236.734
110.628	143.085	177.008	203.631	236.884
110.794	144.004	177.351	203.978	237.386
111.591	144.368	177.390	204.532	240.136
111.614	144.660	177.955	205.212	240.773
111.877	145.495	178.158	206.405	240.779
111.920	145.695	178.419	206.570	241.328
112.177	145.750	178.682	207.169	241.659
112.348	145.815	179.573	207.307	242.772
113.531	145.837	180.017	207.721	243.208
116.544	145.856	181.067	208.996	243.241
117.244	146.103	181.771	210.179	243.805
117.693	146.243	182.002	210.615	244.024
117.803	146.361	182.105	210.853	244.044
118.605	148.515	183.296	211.347	244.846
118.735	148.585	184.020	212 414	246.071
119.000	149.187	184.286	214.073	246.583
119.442	149.560	185.195	214.219	246.605
119.534	151.238	185.372	214.268	247.156
119.579	152.114	186.001	215.363	247.443
120.072	152.171	186.180	215.436	248.156
120.452	153.692	186.593	215.450	250.296
120.737	153.890	186.921	216.257	250.504
121.178	154.649	187.007	216.407	253.007
123.780	154.672	187.062	216.859	253.258
124.325	154.756	187.086	217.556	254.916
124.789	156.482	187.191	217.882	255.008
125.080	156.706	187.543	218.061	255.383
127.012	156.941	189.059	218.734	255.581
127.722	157.181	189.367	218.988	256.292
128.284	157.368	189.458	219 391	256.676
128.529	158.273	189.469	220.720	257.370
129.363	158.628	189.696	220.818	257.626
129.847	160.109	189.819	220.856	257.710
130.129	160.564	190.587	221.408	258.191
131.928	160.710	190.652	222.054	258.590
132.151	161.389	191.115	222.162	258.677
132.216	161.504	191.231	222.703	258.707
133.034	162.696	192.141	222.841	259.506
133.818	162.792	192.534	223.629	259.882
133.930	163.966	192.926	223.980	260.539
134.640	164.063	193.540	225.271	260.752
134.703	164.322	193.879	225.720	260.857

260.897	294.377	323.600	360.082	397.472
262.059	295.295	323.975	360.803	397.774
263.578	295.472	324.252	361.069	398.622
263.759	295.692	324.438	362.007	399.635
264.880	297.571	325.139	362.250	400.070
265.603	297.930	325.887	362.402	400.209
265.709	299.163	326.292	362.580	401.513
267.437	299.979	326.601	362.655	401.924
267.615	300.442	326.648	363.063	402.475
267.967	300.792	329.080	363.209	402.514
268.806	301.009	329.312	363.411	402.579
268.920	301.347	329.748	364.120	402.813
269.648	301.464	329.889	364.876	402.985
269.670	302.489	330.532	366.776	403.277
270.477	302.382	330.742	366.845	404.096
270.508	303.688	330.857	366.887	404.583
271.262	303.783	330.908	366.979	404.599
271.588	303.866	331.533	367.987	405.424
271.683	304.123	331.597	368,774	405.645
273.500	304.592	332.325	369.176	405.732
273.609	304.640	332.345	369.676	406.828
274.137	304.991	333.797	369.805	407.079
274.323	306.142	334.136	370.288	407.879
274.404	306.144	334.175	370.339	408.254
274.410	306.315	336.758	370.884	408.644
274.587	306.362	336.810	371.399	410.125
274.605	306.481	337.059	371.470	410.645
275.631	307.596	338.222	372.698	411.041
275.748	308.095	338.375	373.365	411.180
276.238	308.266	340.862	375.517	411.982
276.455	308.798	340.920	375.977	412.239
276.667	309.707	341.059	377.011	412.373
276.998	309.711	343.510	378.623	412.409
277.337	310.040	343.686	379.055	412.499
277.517	310.237	344.990	380.215	413.535
278.384	310.307	345.055	381.236	413.921
278.567	310.478	346.170	381.692	414.750
279.172	311.132	346.238	382.278	415.393
280.004	311.139	346.274	383.262	415.600
280.040	311.439	346.970	384.912	416.356
280.420	311.687	347.969	385.240	416.654
280.530	311.973	349.492	385.353	416.729
280.634	312.284	349.724	385.818	416.754
280.816	312.838	349.756	386.384	417.207
281.249	314.398	349.913	386.982	418.702
283.192	314.540	350.176	388.147	418.880
283.266	314.803	350.210	388.923	419.040
283.923	315.695	351.045	388.947	419.107
284.058	316.431	351.648	390.877	419.560
285.502	316.498	351.973	390.981	419.840
285.535	316.559	351.989	391.004	419.859
286.361	316.652	351.991	391.054	420.531
286.464	316.854	352.961	391.167	420.949
287.473	317.138	352.991	391.485	421.083
288.231	317.650	353.390	392.927	421.131
288.369	318.922	356.503	393.738	422.793
289.149	319.009	356.600	394.053	422.807
289.236	319.921	356.702	395.401	423.604
291.434	320.882	357.826	396.305	424.199
292.357	321.063	358.073	396.554	424.878
292.441	322.260	358.746	396.572	425.058
293.672	322.269	358.750	396.702	425.166
293.876	322.635	359.563	396.884	425.248
293.989	323.343	359.565	397.190	425.866

426.327	437.058	449.317	468.645	485.563
427.377	437.095	450.193	468.681	485.836
427.509	437.961	451.458	469.048	485.888
427.645	438.075	452.442	469.371	486.543
428.067	438.423	452.460	469.686	486.616
428.239	438.457	452.682	470.636	487.197
428 242	440.204	453.877	470.786	488.749
428.552	441.196	455.773	473.122	488.974
428.667	441.759	455.838	473.361	490.146
429.149	441.837	4[illegible].119	473.952	490.153
429.264	443.185	456.396	474.573	490.274
429.351	443.447	456.993	475.297	490.970
429.519	444.281	458.465	476.393	492.324
429.698	444.444	459.236	476.732	492.449
430.209	444.684	459.713	477.082	493.945
430.252	444.701	460.179	477.315	493.995
430.363	445.178	461.734	478.249	494.594
430.409	445.377	461.844	478.391	495.200
431.178	445.882	462.179	479.231	495.250
432.542	446.298	462.519	479.340	495.438
433.405	446.707	462.749	479.432	498.552
433.791	447.369	463.916	480.267	498.687
433.852	448.686	464.567	480.382	498.797
435.647	448.818	466.199	481.112	499.222
435.661	449.164	466.472	481.166	499.227
435.791	449.188	466.497	482.069	499.255
436.138	449.210	467.231	484.084	499.776

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du vendredi 15 juin 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

CANAL DE SUEZ

Assemblée du 15 Mai 1888

EXTRAIT DU RAPPORT DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Le rapport entier est envoyé à toute personne qui le demande à la Compagnie, rue Charras, 9, à Paris

Nous venons de subir, sans dommages, une des crises commerciales et maritimes les plus intenses et les plus prolongées qui aient été enregistrées depuis longtemps.

La diminution de nos taxes a heureusement permis à des marchandises qui ne se transportaient encore que par la voie du cap des Tempêtes, de prendre la voie du Canal maritime, ce qui a eu pour nous le double avantage, d'éviter à nos recettes la dépression dont souffrent depuis trois ans toutes les entreprises de transport, et de détourner dès maintenant, à notre profit, une partie du trafic général entre l'Europe et l'Asie destiné à nous venir de plus en plus.

Les premiers mois de l'année actuelle semblent marquer la fin de la crise, en nous promettant un large

accroissement de trafic, et il est probable que, suivant la loi ordinaire, la reprise du mouvement s'accentuera d'autant plus que la crise passée aura été plus profonde et plus prolongée.

Nous sommes en mesure de soumettre à votre approbation un dividende de 78 fr. 229, supérieur de 2 fr. 894 à celui de l'année dernière, avec des recettes actuelles qui sont déjà plus que des promesses pour le dividende de l'exercice 1888. Ces promesses pourraient, comme après la crise de 1877-1879, favoriser des vues de spéculation toujours nuisibles — qu'elles soient en *hausse* ou en *baisse*, — à la marche régulière et progressive des entreprises industrielles. Votre Conseil ne peut que vous prémunir contre les jeux de la spéculation : « Votre Conseil, disais-je en 1882, qui a été, est et restera complètement étranger aux spéculations de la « Bourse, n'a pas songé un seul instant à s'immiscer « dans l'évaluation libre du cours de vos titres. Mais, « remplissant un devoir qui lui est devenu bien facile, « il doit vous rappeler une époque où, le Canal étant « ouvert, des financiers, usant de leur droit, tendaient « à diminuer la valeur capitalisée de vos titres. Nous « vous disions alors, que, peut-être, parmi ces détrac- « teurs, il en était qui voulaient accaparer vos « actions. En vous faisant aujourd'hui partager notre « confiance dans l'avenir, nous vous félicitons d'avoir « persévéré et nous sommes heureux de retrouver ici « notre ancienne phalange ».

La recette du transit a été de 58,125,375 fr. 43, en augmentation de 1,327,090 fr. 15 sur celle de 1886.

395 navires ont transité de nuit à l'aide de la lumière électrique en 1887. Cette navigation spéciale s'effectue avec la même facilité que la navigation de jour.

Les recettes du Domaine commun se sont élevées à 548,574 fr. 26; celles du Domaine particulier comprennent 292,719 fr. 33 de locations et 6,933 fr. 92 de ventes de bâtiments.

L'augmentation de personnel nécessitée par les travaux d'amélioration du Canal nous a conduits à établir à quelque distance d'Ismaïlia, un hôpital qui se trouve dans les meilleures conditions de salubrité. Le service de cet hôpital étant confié aux sœurs de la Charité, a été placé sous l'invocation de Saint-Vincent-de-Paul.

Nous terminons à Port-Thewfik la construction d'une église et d'écoles qui donneront satisfaction à un ordre élevé de besoins chez les familles de nos employés.

La ligne entière du Canal et ses gares, la rade et le chenal ont été entretenus en bon état de navigabilité.

Les diverses tempêtes qui ont sévi du 21 au 23 janvier et du 14 au 16 décembre, n'ont causé aucun dommage aux ouvrages du port.

La rectification de la courbe du lac Timsah est terminée.

L'élargissement de 5 mètres du kilomètre 152 à Port-Thewfik est fini.

L'approfondissement du Canal à 8 mètres 50 est exécuté sur 90 kilomètres.

La vitalité de notre entreprise prouvée deux fois, ayant deux fois victorieusement traversé une crise économique, se chiffre par un total de bénéfices distribués, sous diverses formes, en France seulement, qui *dépasse deux milliards et demi de francs.*

C'est pourtant de cette entreprise qu'on disait : « Le « Canal, s'il est jamais praticable, ne saurait en tout « cas être susceptible de produit ! »

Ou bien : « Les ingénieurs employés sur les lieux « avouent qu'avec les ressources dont on dispose, il « faudra au moins cinquante ans pour mener les tra- « vaux à bonne fin ! »

Ou encore : « Nous sommes persuadés que l'entre- « prise du Canal de Suez ruinera les actionnaires !... »

Il faut croire, Messieurs, que les pronostics sinistres, que les attaques de la spéculation, que les outrages et les calomnies sont nécessaires à l'accomplissement des œuvres pacifiques, et que la lutte pour le progrès veut des combats douloureux.

Les angoisses dont on vous a abreuvés n'ont pas ébranlé votre persévérance, et vous recueillez aujourd'hui les fruits légitimes de votre patriotique énergie.

Parmi vous, un grand nombre, répondant avec moi à l'appel du Congrès international de 1879, se sont associés pour exécuter le Canal maritime de Panama. Un journal anglais, *The Manchester Guardian*, disait dernièrement : « La France est sans nul doute fière d'avoir « mené à bonne fin l'exécution du Canal de Suez, en « dépit de l'opposition et du manque de foi du reste du « monde; l'esprit public a été enflammé par l'idée que « l'énergie et le capital français résoudraient le pro- « blème longtemps débattu d'unir l'Atlantique et le Pa- « cifique et de *compléter ainsi une route maritime directe* « *autour du Globe.* »

C'est parce que le Canal de Panama est, en effet, le complément nécessaire du Canal de Suez, que votre Président vous demande aujourd'hui, par exception, de rappeler nos luttes et de montrer votre succès à ceux qui, en dépit de tout et de tous, sont restés fidèles à leur mission, en ouvrant au monde le Canal maritime de Suez, universel, libre et neutre.

L'Assemblée a approuvé toutes les résolutions présentées par le Conseil.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

Troisième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (3e série) sont prévenus que le troisième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 25 au 30 mai courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

Paiement du 1er coupon

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (3e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 1 (de 7 fr. 50) échéant le 1er juin 1888, sera payé à partir du vendredi 1er juin 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 fr. 045, impôts déduits, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Payement du troisième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 15 juin 1888 sera payé, à partir du vendredi 15 juin, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 f. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 f. 068, impôts déduits, par obligation au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;

Banque d'Escompte ;
Comptoir d'Escompte ;
Crédit Industriel et Commercial ;
Crédit Lyonnais ;
Société de Dépots et comptes courants
Société Générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal Interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re série)

Onzième tirage.

Le onzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) aura lieu le vendredi 15 juin prochain, à deux heures et demie de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,023 obligations, qui seront remboursables à dater du lundi 16 juillet suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 5 0/0

Onzième tirage.

Le onzième tirage des Obligations 5 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le vendredi 15 juin prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 202 obligations qui seront remboursables à dater du lundi 16 juillet suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS

Signifiées du 1er au 15 mai 1888.

Opp. 880. — Sur dix Obligations Nouvelles provisoires (2e série), au porteur non libérées, nos 4,179 à 4,186, 70,461 et 70,462.

Opp. 881. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série), au porteur non libérée, n° 93,379.

Opp. 882. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 1,019 pour trente obligations et 28 coupons n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 241,759 à 241,786.

Opp. 883. — Sur neuf coupons n° 7 (échéance du 15 mai 1888), d'Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 42,328, 42,330, 85,534, 154,689, 189,331, 189,332, 235,839 à 235,841.

Opp. 884. — Sur neuf obligations 5 0/0 au porteur, nos 144,862 à 144,867, 222,233, 222,234 et 199,561.

Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 365,592 à 365,596.

Opp. 885. — Sur deux Obligations Nouvelles provisoires (2e série), au porteur non libérées, nos 62,582 et 99,065.

Opp. 886. — Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 581,171.

Opp. 887. — Sur quinze obligations 4 0/0 au porteur, nos 1,189, 1,190, 130,558 à 130,570.

Opp. 888. — Sur deux Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 68,825 et 68,826.

Opp. 889. — Sur trois actions au porteur, nos 85,136, 110,273 et 192,008 et sur six Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 30,353 à 30,356, 421,796 et 421,797.

Opp. 890. — Sur trois coupons n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligations 3 0/0 au porteur nos 235,894, 235,895 et 361,260.

Opp. 891. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 176,542 et 176,543.

Opp. 892. — Sur trente Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 322,173 à 322,202.

Opp. 893. — Sur cinq coupons n° 7 (Echéance du 15 mai 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 212,211 à 212,214 et 226,189.

Opp. 894. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série), non libérée, n° 10,139.

Opp. 895. — Sur quarante-cinq Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 280,131 à 280,175.

Opp. 896. — Sur une obligation 5 0/0, au porteur, n° 203,837.

Opp. 897. — Sur deux coupons n° 6 (échéance du 15 février 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 95 et 96.

Sur cinq coupons n° 7 (échéance du 15 avril 1888) d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 205,990 à 205,994.

Sur un coupon n° 7 (échéance du 1er avril 1888) de l'obligation 4 0/0, au porteur, n° 87,683.

MAINLEVÉES

signifiées du 1er avril au 15 mai.

Opp. 415. — Sur sept obligations 4 0/0 au porteur, nos 27,349 à 27,352, 27,403, 27,421 et 27,422.

Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 267,363 et 267,364.

Opp. 579. — Sur deux Obligations Nouvelles provisoires libérées (1re série), nos 97,155 et 97,156.

Opp. 692. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 16,718 pour 5 actions.

Opp. 693. — Sur cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 67,609 à 67,613.

Opp. 819. — Sur cinq Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 7,307, 21,933, 65,291 à 65,293.

Opp. 825. — Sur douze obligations 3 0/0 au porteur, nos 395,872 et 395,873, 403,076 et 403,077, 531,653 à 531,659 et 564,421.

Opp. 837. — Sur deux coupons n° 14 d'actions au porteur, (échéance du 1er janvier 1888), nos 70,185 et 214,525 sur un coupon n° 11 d'obligation 5 0/0 au porteur (échéance du 15 janvier 1888) n° 124,098.

Sur un coupon n° 6 d'Obligation Nouvelle au porteur (1re série) (échéance du 15 février 1888), n° 50,331.

Opp. 424. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 168,741.

Opp. 731. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 417,796.

Opp. 828. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 579,512 et sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série) non libérée au porteur, n° 60,745.

Opp. 858. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 328,201.

Opp. 863. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 33,010 et 433,782.

Opp. 207. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 4,059 pour 40 actions.

Opp. 779. — Mainlevée définitive sur deux actions au porteur, nos 17,527 et 167,934.

Opp. 785. — Sur deux actions au porteur, nos 130,880 et 130,881.

Opp. 846. — Sur une obligation 5 0/0 au porteur, n° 35,966.

Opp. 849. — Sur une Obligation Nouvelle au porteur (1re série), n° 375,751.

Opp. 856. — Sur dix actions au porteur, nos 34,562, 290,730 à 290,735, 338,947, 365,180 et 383,948.

Opp. 859. — Sur deux coupons n° 6 d'Obligations Nouvelles au porteur (1re série) (échéance du 15 février 1888), nos 5,099 et 5,100.

Le Gérant : Pourtet.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 14 MAI 1888

DATES — Mai	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
		AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	A TERME Jouiss. janvier 1888	5 P. 100 Jouiss. 16 janv. 88	3 P. 100 Jouiss. 15 oct. 87	4 P. 100 Jouiss. avril 88	1re SÉRIE Jouiss. 15 fév. 1888	TOUT PAYÉ Titr. définitifs Jouiss. 15 mars 88	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	250 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
1er	2475 2470 2400 2425	323.75 325 326.25 327.50 323.75 322.50 323.75 325	en liq.: 226.25 au 15, 325	280 279.50 278.75 282 282.50 281 25	179 180 181 181.50 182 179	215 216 25 217.50 218.75 220 221.25 222 220 219	380 375 377.50 380 378.75	376 380 385 390	350 351.25 352.50 353.75 355 356.25	355 360 353.75 351.25 362.50
2	2400 2450 2400 2390	326.25 325 323.75 322.50 320 315 317.50 320	en liq.: 330 au 15, 325	280 279.50 278 277.50 276	176 177.50 179 175.50 175	215 216 215.50	376.25 377 375.50 375	382.50 389 385 382.50	350 353.50 350	365 360 365 350
3	2450 2350 2400	315 316.25 317.50 318.75 320	en liq.: ...... au 15, 316.25	277 275 274 273 272.50 271	175 172.50 171 172.50	210 209 208 207.50 206 205 210 209	377 379 375 373	385 382.50 380 378.75	345 340	345 340 337.50 347.50
4	2350 2400 2450 2440 2430 2440	326.25 325 327.50 328.75 330	en liq.: ...... au 15, 327.50	273 274 275 275.50	175 174.50 174 176	207.50 208 209 210	372.50 375	375 377 378	331 335	340 341 345 345 347.50 348 348.75
5	2040 2425 2440 2450 2475 2480 2490 2500	338.75 340 341.35 342.50	en liq.: ...... au 15, 340	280 281.25 282.50 280	178 179 180	218 219 218	380 379.50 380	385 383 380 382	345 340	350 355 356
7	2500	345 343.75 342.50 340 341.25	en liq.: .. ... au 15, 347.50	280 282.50 284 281.25 280	180 179	219 220 218 217	380 381.25 382.50 384.75 380	390 380 388 387 385 385 383 382.50 381	350 347.50 345	357 356 352
8	2500	337.50 340 338.75 341.25	en liq.: ...... au 15, 335	280 281 281.50	179 179.75 180	215 217 218 219	380 382.50 383	382 382.50 385	346 350	352.50 354 355 356 357 358.50
9	2500 2475 2500	345 346.25 342.50 341.25 343.75	en liq.: ...... au 15, 347.50	280 281 281.50 282	180 179.25 179.50	219 220 219	381.25 382.50 383	382 390 386	350 347.50 347.50	355 350 357.50
11	2500 2475	343.75 345 342.50 338.75 341.25	en liq.: ...... au 15, 346.25	281 280 281.50 280	180 179.75 179.25 179	219 215 218	385 386.25	382.50 383 385	350	360 358 350 352.50
12	2500 2475	342.50 343.75 346.25 347.50 345	en liq.: ...... au 15, 343.75	280 281 282 284.50	179.50 180 179.75 180	219 218 219	385 386 387.50 390 385	385 384 385	352.50 355	357.50 358 358.75 360
14	2495 2490 2500 2550	345 347.50 350	en liq.: 350 au 15, 351.25	283 284.50 285 288	180 185	220 219.50 220 222.50	385 387 388	380 385 390 395 388.75	350 353 356.25	358 362.50 365

9e Année. — Numéro 211. Samedi 2 Juin 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 27 *Juin* 1888

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le mercredi, 27 juin 1888, à deux heures de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier, rue Caumartin, 46, à Paris, du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie en France ou à l'étranger.

Cette justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE ;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir*.

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes des articles 42 et 43 des statuts, titre VI, l'Assemblée générale n'est régulièrement constituée que si les Actionnaires qui la composent représentent le quart du capital social. Si, sur une première convocation, les Actionnaires ne remplissaient pas les conditions ci-dessus, la réunion serait ajournée, et l'ajournement ne pourrait être moindre d'un mois; dans ce cas, les Actionnaires en seraient informés en temps utile.

RÉCEPTION

Par M. le Président de la République
Du nouveau Ministre de Colombie

M. le général Alexandre Posada, ancien gouverneur de l'Etat de Panama, vient d'être nommé envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis de Colombie en Franec, en remplacement de M. de Mateus.

Le général Posada a été reçu, le 22 mai, par M. Carnot, président de la République, à qui il a

remis ses lettres de créance. Voici le discours qu'il a prononcé à cette occasion :

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de remettre entre vos mains les lettres qui m'accréditent en qualité d'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Colombie, ma patrie, auprès du gouvernement de votre Excellence.

Les liens de sincère amitié et d'estime mutuelle qui ont heureusement toujours existé entre la France et la Colombie, seront prochainement cimentés et raffermis par d'immenses intérêts provenant de l'achèvement de l'œuvre colossale que le génie et la puissante vitalité de la France réalisent maintenant, à l'étonnement du monde, sur le sol colombien.

Dans des circonstances si propices, le gouvernement de Colombie m'envoie réitérer, devant votre Excellence, les assurances de sa haute estime et de son respect envers la noble nation française, et me charge, en même temps, de faire tous mes efforts afin d'élargir et de consolider les relations dont je viens de parler.

Pour m'acquitter de cette mission, aussi flatteuse qu'honorifique, j'ose compter, monsieur le président, sur la bienveillance que le gouvernement français a toujours témoignée aux représentants de ma patrie dans cette capitale.

J'ai dit.

M. Carnot, dit le *Nouveau Monde*, a répondu que les sentiments de sympathie de la France pour la Colombie n'étaient pas moindres que ceux que l'honorable général venait d'exprimer en termes si heureux en faveur de notre pays, et qu'il pouvait compter sur son appui personnel pour les développer et aider le ministre dans l'accomplissement de sa haute mission.

CONFÉRENCE DE M. F. DE LESSEPS

A la Société de Topographie

L'Assemblée générale de la Société de Topographie de France a eu lieu le 23 mai au grand amphithéâtre de la Sorbonne, sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps.

Le président des Canaux de Suez et de Panama a entretenu l'auditoire de « l'état d'avancement des travaux du Canal de Panama ». Cette conférence a été accompagnée de 33 projections photographiques par M. Molteni.

Voici le texte de la conférence de M. Ferdinand de Lesseps :

L'isthme qui réunit les deux Amériques entre l'Atlantique et l'Océan Pacifique, a une longueur de 2,300 kilomètres et une largeur qui varie de 220 à 60 kilomètres.

Le point où l'Isthme a reçu plus particulièrement le nom de Panama, présente la plus faible largeur; elle n'est en ligne droite que de 65 kilomètres.

La chaîne de montagnes qui s'étend sur toute la longueur des deux Amériques et qui va des mers glaciales du pôle Nord jusqu'au cap Horn, traverse l'Isthme. Mais de même que la largeur des terres diminue considérablement près de l'Amérique centrale, le faîte de la chaîne montagneuse va sans cesse en s'abaissant à mesure qu'on se rapproche davantage de Panama, où la hauteur des cols ne dépasse pas celle que franchissent plusieurs de nos canaux d'Europe à point de partage.

Le col de la Culebra, qui est à 35 kilomètres de Colon et à 15 kilomètres de Panama, s'abaisse jusqu'à 87 mètres au-dessus du niveau moyen des mers.

C'est donc dans la région de Panama que se trouvent à la fois le moins de hauteur et la plus faible largeur de l'Isthme; c'est, en conséquence, ce point qu'il fallait choisir pour creuser un canal entre les deux Océans; c'est là, et seulement là, que s'exécutera, à l'honneur et au profit de la France, l'œuvre de civilisation et de progrès, commencée à Suez par l'épargne française, et qui s'achèvera malgré toutes les manœuvres de ceux qui veulent maintenant s'emparer de l'entreprise, après en avoir nié la possibilité, pour recueillir sans peine le fruit de nos efforts et de nos sacrifices.

Le Canal de Panama dont l'origine pour les navires venant d'Europe est à Colon, a été tracé entre la baie de Limon dans l'Atlantique et Panama sur l'Océan Pacifique, en passant par le col de la Culebra. Sa longueur sera de 74 kilomètres; sa largeur au plafond de 22 mètres; sa profondeur d'eau de 8 m 25. Il sera provisoirement construit avec des écluses pour être ouvert à la grande navigation en 1890, et il sera ensuite successivement amélioré et approfondi, au fur et à mesure du développement du trafic, par un prélèvement sur les bénéfices (comme cela a eu lieu à Suez) et il finira ainsi par être à niveau.

L'aspect général du pays, entre Colon et Panama, est celui d'une surface plane de laquelle émergent des collines boisées, isolées les unes des autres ou groupées en petits massifs. Entre ces saillies se déroulent, en se contournant, des vallées au fond desquelles coulent des cours d'eau désignés, suivant leur importance, sous les noms de *rios* ou de *quebradas*.

Les *rios* sont des rivières et les *quebradas* des sortes de ravins qui sont à sec pendant la saison sèche, de décembre à mai, et torrentiels pendant la saison des pluies, de juin à novembre.

Les collines ont rarement plus de 100 à 150 mètres de hauteur ; le cerro Culebra a 180 mètres de hauteur.

Le rio Chagres descend d'un pic assez rapproché de la côte, à l'est de Colon, et décrit un demi-cercle de 150 kilomètres de développement pour se jeter dans l'océan Atlantique un peu à l'ouest de la baie de Limon.

Le Chagres rencontre le tracé du Canal près du village de Gamboa.

Les autres rivières, parmi lesquelles nous citerons l'Obispo, le Gatun et le Trinidad, qui sont des affluents du Chagres, et le Rio Grande qui descend de la Culebra pour se jeter dans le Pacifique, sont beaucoup moins importants; ils ne

gênent en rien les travaux de creusement du Canal.

Les navires, avant d'entrer dans le Canal, passeront au sud de l'île Manzanillo, sur laquelle est construite la ville de Colon et qui est reliée à la terre ferme par le chemin de fer, puis ils doubleront la pointe d'un terre-plein conquis sur la mer, où une ville nouvelle appelée Port-Christophe a été construite par la Compagnie. — Ce terre-plein, déjà couvert de constructions, offre un aspect des plus riants, grâce aux belles allées plantées de bananiers et de palmiers qui embellissent ses rues. A son extrémité, en face même de l'embouchure du Canal, est un beau groupe en bronze : « Christophe Colomb présentant l'Amérique à l'ancien monde », cadeau de l'Impératrice Eugénie, dont l'aïeul, le comte de Montijo, premier aide de camp de Fernand Cortez, donna son nom à une baie voisine.

Une fois entrés dans le Canal, les navires traverseront d'abord, jusqu'au village de Gatun, à 9 kilomètres de la mer, des terrains bas couverts de plantes aquatiques, donnant l'aspect d'immenses prairies.

Au delà de Gatun, ils s'engageront pendant un assez long parcours dans des terrains encore généralement bas, d'où émergent, çà et là, des mamelons de 20 à 30 mètres de hauteur. Ils franchiront la 1[re] écluse près de Bohio-Soldado où se dresse le premier *cerro* un peu élevé.

Au delà de Bohio-Soldado est la grande plaine de Tavernilla, dont le terrain est formé de graviers et d'alluvions du Chagres.

On arrive ensuite à San Pablo, où le Canal sera coupé par la voie du chemin de fer, et où l'on construira, par conséquent, un pont tournant, non loin de la deuxième écluse.

La 3[e] écluse sera faite à Matachin, au kilomètre 44, et la 4[e] à la Corosita, au kilomètre 46.

C'est au kilomètre 45, au milieu de la distance comprise entre ces deux écluses, que le Chagres change brusquement de direction pour remonter vers le nord, et c'est là que se trouve la petite ville de Gamboa un peu en avant de Cruces, ancien village espagnol où aboutissait l'ancienne route de Panama.

C'est également là que se trouvera le barrage régulateur des crues du Chagres. Le Chagres, dont le débit est de 13 mètres au plus bas étiage, devient torrentiel en temps de pluie et donne jusqu'à 1,600 mètres d'eau par seconde. On transformera la vallée supérieure du Chagres, à l'aide d'un barrage établi à Gamboa, en un immense réservoir pouvant contenir un milliard de mètres cubes, où l'on accumulera les eaux des crues en ne les laissant écouler que petit à petit, par un déversoir, dans un Canal de Dérivation qui sera sensiblement parallèle au Canal navigable.

Le barrage de Gamboa, qui sera construit avec les déblais des grandes tranchées avoisinantes, s'appuiera sur deux grandes montagnes, le cerro Santa-Cruz et le cerro Obispo, qui enserrent la vallée du Chagres et réduisent sa largeur à 150[m] environ au point où le fleuve change de direction. La construction de ce barrage, qui est dès maintenant en bonne voie d'exécution, ne présente aucune difficulté sérieuse.

La 5[e] écluse sera construite au kilomètre 50, à l'origine de la grande tranchée de la Culebra et du bief de partage du canal.

A partir de ce bief, la descente sur le versant du Pacifique se fera par cinq écluses placées aux kilomètres 55,500, 56,600, 58, 59 et 62.

On rencontrera dans ce trajet, près de Pedro Miguel, un autre pont tournant pour le passage du Panama Rail Road sur la rive gauche du canal.

Après avoir passé la dernière écluse, les navires se trouveront dans la plaine basse du Rio-Grande ; ils n'auront plus qu'à traverser quelques kilomètres de terrain bas pour arriver en rade de Panama, après 17 heures de navigation.

Telle est la topographie du Canal de Panama.

Après avoir donné des explications sur l'état d'avancement des divers chantiers du canal montré par la série de projections photographiques, — dont nous reproduisons les quatre principales dans deux suppléments joints à ce numéro du *Bulletin*, — M. Ferdinand de Lesseps a conclu en ces termes :

Ces vues successives, photographiques, sont la meilleure réponse qui pût être faite aux attaques dirigées contre nos braves travailleurs dans l'isthme et qui nous arrivent de temps en temps ou d'Amérique ou d'Angleterre. Vous venez de voir (c'est un exemple entre plusieurs) le percement de la roche du Mindi que l'on déclarait presque inexécutable Si je vous avais lu un rapport d'ingénieur constatant le fait important accompli, vous auriez très probablement entendu dire, dans peu de temps, que ce rapport exagérait la description du résultat acquis sur cette partie de l'isthme. Le soleil qui, dans cette circonstance, a été notre rapporteur, ne permettra sans doute pas de contradiction. On ne rédige pas une vue photographique.

Eh bien ! il n'est pas certain que les adversaires du Canal de Panama ne trouvent le moyen d'accuser le soleil. Car c'est par la calomnie que l'on mène la campagne contre l'œuvre que la France a entreprise à Panama.

Tant que l'exécution matérielle du Canal fut douteuse, tant que l'effort à faire pour installer les machines puissantes destinées à creuser le Canal préoccupa les théoriciens, on laissa les actionnaires tranquilles ; mais aussitôt que la certitude du succès final apparut, fut démontrée, alors on essaya, par des manœuvres de Bourse et des bruits de toutes sortes, d'intimider ceux qui avaient répondu, avec moi, à l'appel du Congrès international, et cela simplement pour s'emparer à vil prix du Canal au détriment de ceux qui avaient fait les premiers sacrifices.

Sans nous laisser décourager, nous avons poursuivi l'œuvre avec une énergie qui, il faut bien le dire, a surexcité davantage nos adversaires. Les moyens qu'ils ont employés, quelquefois odieux, ont souvent nui à notre crédit, et nous

avons dû faire des emprunts onéreux; tandis que quelques-uns de nos entrepreneurs, moins persévérants, moins courageux que nos actionnaires, se sont laissé impressionner et n'ont pas tous répondu aux organisations que nous avions consenties, aux engagements qu'ils avaient pris pour le recrutement des ouvriers.

Nos dépenses se sont accrues de la charge des intérêts annuels que nous servions, tandis que le manque d'ouvriers ainsi que la non utilisation du matériel énorme que nous avions fourni, risquait de nous faire perdre un temps précieux.

Déjà nos adversaires se réjouissaient de nos ennuis ; déjà ils voyaient le moment où ils pourraient s'emparer de notre œuvre.

Nous avons déjoué ces calculs en décidant qu'au moyen de biefs éclusés le canal serait ouvert à la grande navigation dans le plus bref délai, et qu'ensuite, par la suppression successive des biefs, on pourrait réaliser dans l'avenir l'exécution du canal à niveau.

Renouvelant à Panama ce que nous avions fait à Suez, nous avons simplement rapproché le moment où la voie nouvelle sera ouverte à la navigation du monde. Et il ne sera pas dit qu'après avoir exécuté dans l'intérêt universel, mais à son bénéfice exclusif, le Canal de Suez qui lui a déjà rapporté plus de deux milliards et demi de francs, la France se sera laissé prendre aux pièges de ceux qui convoitaient le Canal de Panama. Ces deux conquêtes pacifiques ne nous seront pas enlevées.

LA PROPOSITION DE LOI

Pour les Obligations à lots

Nous continuons, comme nous l'avons fait pour la Chambre des députés, le résumé purement historique des faits et débats concernant la présentation au Sénat de la proposition de loi, votée par la Chambre, le 28 avril dernier, autorisant la Compagnie du Canal interocéanique de Panama à émettre des obligations à lots.

SÉNAT

Séance du 15 mai 1888.

Sur la proposition de **M. Le Royer**, président, le Sénat fixe au jeudi, 17 mai, sa réunion dans les bureaux pour la nomination de la commission chargée d'examiner la proposition de loi adoptée par la Chambre.

Les bureaux du Sénat ont nommé, le 17 mai, les membres de la Commission.

Ont été élus commissaires :

MM. **Béral**, inspecteur général des mines, sénateur du *Lot ;*

Bozérian, sénateur du *Loir-et-Cher ;*

Delsol, sénateur de l'*Aveyron* ;

Demôle, sénateur de *Saône-et-Loire ;*

MM. **Denormandie**, ancien président de la Chambre des Avoués près le Tribunal Civil de la Seine, ancien gouverneur de la Banque de France, sénateur élu par l'Assemblée Nationale ;

Isaac, sénateur de la *Guadeloupe* ;

Krantz, sénateur élu par l'Assemblée Nationale ;

Le baron **De Lareinty**, sénateur de la *Loire-Inférieure* ;

De Sal, sénateur de la *Corrèze* ;

Le 18 mai la commission a nommé :

Président : M. **Denormandie.**

Secrétaire : M. **Isaac.**

Séance du 28 mai 1888

M. Bozérian dépose le rapport de la Commission chargée d'examiner la proposition de loi adoptée par la Chambre des députés, tendant à autoriser la Compagnie du Canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots.

M. Demôle demande que la déclaration faite devant la Commission par M. Rousseau soit imprimée et jointe au rapport comme annexe.

M. Bozérian explique que cette impression n'a pas été décidée par la Commission, par ce motif que si l'on publiait une déposition, il faudrait également publier les autres. Or il est absolument contraire aux usages parlementaires d'imprimer l'instruction d'une affaire. Toutes les dépositions sont consignées dans le procès-verbal et par conséquent à la disposition des sénateurs.

M. Hippolyte Maze appuie la demande de M. Demôle.

M. Denormandie fait observer qu'il y a une différence à établir entre le rapport rédigé en 1886 par M. Rousseau, à la suite de la mission qu'il avait reçue du gouvernement, et la déposition qu'il a faite devant la Commission en 1888 comme ingénieur : dans l'intervalle, la compagnie a modifié ses plans. C'est sur le nouveau programme que la Commission a voulu connaître l'avis de M. Rousseau. Le rapport de la Commission analyse toutes les dépositions avec le plus grand soin ; la publication d'un document isolé serait contraire à tous les précédents ; si les sénateurs veulent s'éclairer avant la discussion publique, ils peuvent prendre connaissance des procès-verbaux et de tous les documents.

M. Demôle n'insiste pas pour la publication de tous les documents, mais il maintient cependant sa demande en ce qui concerne la déclaration de M. Rousseau.

M. le baron de Lareinty rappelle qu'il était à bord du même paquebot que M. Rousseau, lors de la mission de ce dernier dans l'isthme ; que, dès cette époque, cet ingénieur préconisait l'adoption d'un système d'écluses. Devant la commission, M. Rousseau a maintenu les déclarations officielles auxquelles la Compagnie a absolument fait droit. En donnant suite à la demande de publication présentée, le Sénat créerait un précédent fâcheux ; il apporterait un nouveau délai, préjudiciable aux 500.000 porteurs de titres, à la solution attendue.

M. Isaac, comme secrétaire de la commission, fait valoir que si la déposition de M. Rousseau était annexée au rapport, il faudrait y joindre toutes les autres dépositions, ce qui n'est pas possible. Les déclarations reçues dans les premières séances n'ont pas été recueillies par la sténographie et ne pourraient pas servir de base à des appréciations précises.

M. de Sal remarque que M. Rousseau a à peine formulé trois interrogations auxquelles il est absolument répondu dans le rapport de M. Bozérian. On ne peut pas savoir ce que M. Rousseau veut qu'on fasse connaître de son audition, puisque le compte rendu sténographique est entre ses mains, et qu'on ignore les retranchements qu'il y fera ou la rédaction qu'il acceptera. En conséquence, le Sénat devrait d'abord entendre la lecture du rapport de M. Bozérian et statuer ensuite sur la proposition de M. Demôle.

M. Tolain propose l'impression de tous les documents communiqués à la Commission et de les annexer au rapport.

M. Delsol estime que le Sénat ayant à sa disposition tous les documents imprimés remis à la Commission, la publication in-extenso des procès-verbaux, qui ne sont que des résumés, ne serait pas d'une utilité réelle. Il demande que si le Sénat ordonne l'impression de la déposition de M. Rousseau, il décide en même temps l'impression des réponses qui y ont été faites, dans l'avant-dernière séance de la Commission, par les représentants de la Compagnie.

M. Demôle et **M. Tolain**, ainsi que **M. Denormandie**, président de la Commission, acceptent cette proposition.

En conséquence, le Sénat décide que l'impression de la déposition de M. Rousseau et des réponses qui y ont été faites sera annexée au rapport.

Le 1er juin, le Sénat, a décidé, sur la proposition de **M. Le Royer**, président, la mise à l'ordre du jour de la séance du lundi 4 juin de la délibération sur la proposition de loi adoptée par la Chambre des Députés.

LES TRAVAUX

Mois de Mars 1888

Les travaux ont marché pendant le mois de mars avec la même activité que pendant le mois précédent.

Dans la première partie du Canal, qui est comprise entre les kil. 0 et 22,514, en aval de la première écluse, du côté de l'Atlantique, dix dragues mises en œuvre par les deux entreprises *Jacob* et *American Contracting* ont travaillé en avancement et en approfondissement dans le Canal et dans les Dérivations.

Le volume des déblais qu'elles ont enlevés est supérieur de 50,795^{m3} à celui qui a été produit pendant le mois de février.

Cette augmentation est due à l'achèvement par l'*American Contracting* d'un barrage provisoire fait perpendiculairement à l'axe du Canal, au kil. 21,700, et à l'aide duquel on a pu relever le plan d'eau.

La drague *Dingler*, et à sa suite la drague *M. A. Slaven* ont pu de cette manière, en travaillant dans un bassin surélevé, continuer leur marche vers Colon, malgré l'élévation des rives qui aurait empêché, à défaut de cette disposition, le déversement direct des déblais sur les berges par les longs couloirs des dragues.

Actuellement, il ne reste qu'une solution de continuité d'un kilomètre entre la drague *Dingler* et la drague *City of Paris* qui s'avance de son côté vers Bohio.

Dans deux mois environ, cet obstacle aura disparu et le Canal sera percé sur *vingt-deux* kilomètres de longueur, depuis l'Atlantique jusqu'à Bohio-Soldado.

Dans la deuxième partie du Canal qui s'étend du kil. 22,514 au kil. 46, jusqu'au massif central, et qui comprend les quatre premières écluses, tous les travaux qui pouvaient être faits à sec seront prochainement terminés et l'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* va pouvoir mettre en œuvre les nombreux appareils de dragage qui ont été mis à sa disposition, et qui comprennent principalement :

9 dragues de 180 chevaux munies d'appareils annexes pour refoulement des déblais.

Et 10 dragues suceuses avec désagrégateurs du système Vernaudon.

Les appareils annexes des dragues, qui doivent servir à transporter directement les déblais sur les berges, sans qu'il soit nécessaire d'employer des clapets et des remorqueurs pour les porter au loin comprennent :

4 chalands pompes,
1 diviseur Allard,
3 Refouleurs Bouy et Robert,
1 Refouleur Bréville.

Nous allons dire quelques mots du mode de fonctionnement de ces appareils dont nous n'avons pas encore entretenu nos lecteurs.

CHALANDS PORTE-POMPES

Ce système de transport de déblais s'applique de préférence aux terrains sablonneux et légers. Les déblais, en tombant dans la trémie de la drague, y rencontrent des jets d'eau sous pression qui les divisent.

Le mélange d'eau et de déblais ainsi formé s'écoule par une tuyauterie branchée sur la trémie de la drague. Cette tuyauterie amène le mélange à une puissante pompe centrifuge qui l'aspire et le refoule à travers une conduite articulée, soutenue par des flotteurs jusqu'au chantier de dépôt situé sur la berge.

Cette pompe centrifuge et son moteur se trouvent placés dans un chaland dit « chaland porte-pompe » qui se trouve accosté à la drague ou placé à peu de distance de cet appareil.

DIVISEUR ALLARD

Le diviseur Allard s'emploie pour les terrains plus compacts. Les déblais élevés par les godets de la drague tombent dans la trémie et traversent un diviseur placé au-dessus de la conduite de refoulement d'une pompe centrifuge.

Ce diviseur, animé d'un mouvement continu de rotation, introduit les déblais dans la conduite par fractions successives : ces déblais, entraînés par le courant, sont amenés jusque sur la berge.

REFOULEURS BOUY ET ROBERT

Ces refouleurs servent au débarquement direct des terrains les plus mauvais.

Ils se composent essentiellement d'une puissante pompe de compression pouvant refouler l'eau à plus de 50 mètres de hauteur et de deux récipients en tôle placés au-dessus de la conduite de refoulement de la pompe. Cet ensemble est installé dans un chaland accosté à la drague.

Les déblais provenant de la drague sont déversés successivement dans l'un et l'autre récipient.

Dès que l'un est rempli, il se trouve, par une manœuvre fort simple, fermé hermétiquement à

sa partie supérieure et ouvert à sa partie inférieure. Les déblais qu'il contient tombent alors directement dans le courant d'eau fourni par la pompe, qui les entraîne et les conduit jusqu'à la berge, à travers une tuyauterie flottante. La pression donnée par la pompe est suffisamment puissante pour vaincre les résistances des terrains les plus collants et assure leur circulation dans la conduite.

APPAREIL BRÉVILLE.

Cet appareil est destiné au même service que les précédents.

Il comprend également une pompe de compression, logée dans un chaland, et un récipient destiné à recevoir les déblais et à les introduire dans la conduite de refoulement.

Il existe en outre un puissant malaxeur qui divise les déblais avant leur introduction dans le récipient.

DRAGUES SUCEUSES

Les dragues suceuses avec désagrégateur *Vernaudon*, qui ont été dernièrement livrées à *MM. Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*, comprennent, comme les chalands porte-pompes décrits ci-dessus, une pompe centrifuge qui assure un mélange d'eau et de déblais et le refoule directement sur la berge, à travers une conduite flottante. Mais les déblais ne proviennent pas d'une drague à godets ; ils sont extraits, par l'appareil lui-même, qui, à cet effet, porte un tuyau d'aspiration articulé dont l'extrémité inférieure est maintenue dans le voisinage du sol à attaquer. De chaque côté de l'orifice de ce tuyau, se trouvent des couteaux en acier animés d'un mouvement de rotation rapide ; ces couteaux désagrègent le terrain et le débitent en parcelles qui sont entraînées dans le courant produit par l'aspiration de la pompe.

MM. Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie pourront aisément, lorsqu'ils auront achevé de mettre en marche tous les appareils que nous venons de décrire sommairement, faire 400,000 mètres de dragages par mois.

Dans le massif central, entre les kil. 46 et 59, l'entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie* a ouvert la Culebra à l'altitude 80. On calcule que dans deux mois, ce massif sera ouvert à la cote 75. — 17 excavateurs travaillent constamment en décapement ou en fouille dans les onze chantiers principaux exploités par cette entreprise.

Dans la dernière partie du Canal, entre le kil. 59 et l'Océan Pacifique, l'entreprise *Baratoux, Letellier et Cie* a continué, dans la vallée du Rio-Grande, à ouvrir, avec trois de ses dragues, un chenal de 40 mètres de largeur et de 6 mètres de profondeur au-dessous du niveau moyen de la mer. Elle a employé, d'autre part, quatre dragues à élargir jusqu'à 75 mètres et à approfondir jusqu'à la cote — 8 le chenal creusé dans la baie de Panama.

Elle a, dans le mois, exécuté 132,966 mètres de déblais.

L'entreprise *Eiffel* a fait en fouille, sur l'emplacement de ses diverses écluses, un cube total de 79,618 mètres.

Une grande activité règne sur le chantier de l'écluse n° 1 dont le radier est à la cote — 8,25 et où on prépare les installations nécessaires pour extraire les déblais au-dessous de la cote + 5.

A San Pablo (écluse n° 2), on vient d'organiser le travail de nuit qui va se poursuivre avec de nombreuses équipes.

A l'écluse n° 3, les déblais sont terminés à la tête amont et on a ouvert à l'aval trois attaques au gros matériel.

A la 4e écluse, qui est placée à la Corosita, les têtes de l'écluse et le sas commencent à se dessiner sur toute leur longueur ; 110 mineurs sont échelonnés sur ce chantier.

L'écluse n° 5, dont l'exécution sera relativement facile, n'est pas encore commencée.

On achève à l'écluse n° 6 des travaux de défense contre les eaux du Rio-Grande ; le chantier vient d'être relié au Panama Rail-Road pour permettre l'attaque au gros matériel.

Le point le plus bas de la fouille de l'écluse n° 7, qui doit être descendue à la cote + 18,75, est actuellement à 27,82.

En raison d'installations préexistantes, les travaux de la 8e écluse ont été attaqués avec plus d'activité que les autres. Afin de s'y préserver des eaux du Rio-Grande pendant l'hivernage, on a fait un barrage en maçonnerie à l'amont, exhaussé la voie de décharge des déblais sur un pont en bois, et ouvert de nombreux fossés d'assainissement.

On a fait enfin 9,595 mètres de déblais à l'écluse n° 9 et 4,373 mètres à l'écluse n° 10, qu'on met à l'abri des grandes marées à l'aide de levées en terre.

Le cube total enlevé en mars par tous les chantiers de l'isthme, s'est élevé à 1,340,962 mètres; si on ajoute le cube spécial de l'entreprise Eiffel, soit pour mars, 79,618 mètres, on arrive au total général de 1,420,580 mètres.

ACTIONS

Paiement du 15e coupon.

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 15 (de 12 fr. 50 cent.) échéant le 1er juillet 1888, sera payé, à partir du lundi 2 juillet 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de: 11 fr. 975, *impôts déduits,* par action nominative, et de 11 fr. 601, *impôts déduits,* par action au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Payement du troisième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 15 juin 1888 sera payé, à partir du vendredi 15 juin, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 f. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 f. 068, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

Quatrième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (3e série) sont prévenus que le quatrième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 25 au 30 juin courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Onzième tirage.

Le onzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) aura lieu le vendredi 15 juin prochain, à deux heures et demie de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,023 obligations, qui seront remboursables à dater du lundi 16 juillet suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 31 mai.

OPPOSITIONS

Opp. 898. — Sur huit obligations 3 0/0 au porteur, nos 147,583, 537,878 à 537,885.

Opp. 899. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série) n° 3,487 pour deux obligations.

Opp. 900. — 1° Sur vingt obligations 3 0/0 au porteur, nos 253,476 à 253,485, 63,301, 63,756, 66,747, 68,754, 113,797 174,378.

2° Sur trente-et-une obligations 5 0/0 au porteur, nos 81,828, 165,653, 165,655, 129,202, 115,823, 107,577, 107,578, 235,335, 216,136, 40,194, 190,181, 190,182, 190,183, 61,944, 215,714, 188,042 à 188,046, 188,048, 649, 650, 52,950, 52,951, 120,293, 120,305, 120,304, 34,217, 34,461 et 61,943.

Opp. 901. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 114,533.

Opp. 902. — 1° Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 avril 1888) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 405,415.

2° Sur un coupon n° 8 (échéance du 15 octobre 1888) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 405,415.

Opp. 903. — Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 avril 1888) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 323,216.

Opp. 904. — Sur douze Obligations Nouvelles (2e série), au porteur, non libérées, nos 102,598 à 102,609.

Opp. 905. — Sur cinq actions au porteur, nos 266,012, 412,885 à 412,888.

Opp. 906. — Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 549,797 à 549,801.

Opp. 907. — Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 mai 1888) d'Obligation Nouvelle (1re série), n° 267,566.

Opp. 908. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série), au porteur, non libérée, n° 102,043.

Opp. 909. — Sur un coupon, n° 7 (échéance du 15 mai 1888) d'Obligation Nouvelle (1re série), n° 238,974.

Opp. 910. — Sur deux coupons n° 7 (échéance du 15 mai 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série), nos 384,039 et 384,040.

MAINLEVÉES

Opp. 312. — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, nos 23,591 à 23,600.

Opp. 459. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action, n° 9,289 pour cinq actions.

Opp. 621. — Mainlevée partielle sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 36,125.

Opp. 641. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 447,198.

Opp. 690. — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, nos 149,053, 149,054, 149,055 et 334,028.

Opp. 735. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 176,542 et 176,543.

Opp. 822. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 24,133.

Opp. 852. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action, n° 23,877 pour une action.

Opp. 853. — 1° Sur deux actions au porteur, nos 417,353 et 417,354. — 2° Sur vingt-une Obligations Nouvelles (3e série) au porteur, nos 108,508 à 108,528. — 3° Sur vingt Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 303,744 à 303,747, 76,330, 26,275 et 26,274; 380,953 à 380,955, 333,677 à 333,680, 177,787 et 177,788, 235,639, 213,175 à 213,177, 132,176 à 132,185. — 4° Sur trente-neuf obligations 5 0/0 au porteur, nos 181,751, 233,379 à 233,380, 238,327, 104.880, 106,626, 123,069, 141,373, 141,374, 140,376, 140,377, 140,261, 44,023, 44,034, 46,654, 46,655, 95,071, 100,180, 12,074, 222,463 à 222,467, 202,745, 10,318, 184,423 à 184,427, 116,837 et 116,838, 167,538 à 167,540, 341,347, 67,985.

Opp. 855. — Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 140,373 et 140,374.

Opp. 864. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série) au porteur, libérée, n° 60,296.

Opp. 894. — Sur une Obligation Nouvelle provisoire (2e série) au porteur, libérée, n° 10,139.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 15 AU 31 MAI 1888

DATES — Mai	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. janvier 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 16 janv. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 oct. 87	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 fév. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titr définitifs Jouiss. 15 mars 88	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 325 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
15	2550 2560 2540 2530 2550	350 351.25 347.50 348.75	en liq.: ..... au 15, 350	290 289	185 184.50 182.50 182 185 181	225 226 227 224 224.50	380 381 381.50 382	390 387 390	355 353 355	365 362.50 361 360
16	2550 2560 2540	350 348.75 351.25 352.50 353.75 357.50 355 356.25 355 357.50	en liq.: 348.75 au 31, 350	289 290 292 291	183 183.50 185 186 186.50 187	225 224 225 226 227.50	382 383 385 386	390 392 394	355 356.25 357.50 360	365 366 368.75 370
17	2575 2550 2575	360 361.25 357 50 356.25 358.75	en liq.: ...... au 31, 362.50	292 293.75 291 295 292	187 187.50 189 187.50 187 186 185.50	227 227.50 227 226	382 384 385 376	400 397.50 396.25	360 362 364	370 367.50 365 370
18	2550 2575 2600	360 358.75 362.50 361.25	en liq.: ...... au 31. 358.75	294.75 295 298	185 186 187	225 226 227 225	386 387 388 389 390	397 396 50 397.50	365 363	370 367.50 365 370 371
19	2600 2550 2575	365 350 367.50 368.75 371.25 372.50	en liq.: ...... au 31, 363.75	299 300 301 301.50 302 305 303 307.50 308.75 310	187 188.50 189 190 189.50 189.75 190	225 226 227 228 229 229.25	386 388 390 392 391 392	397 398 399 400 403.75 402.50	365 366 369 370 372 373 374	371 375 373 377.50 380 379
22	2600 2625 2650 2675 2700	390 388.75 386.25 385 387.50 390	en liq.: .. ... au 31, 388.75	315 318 318.50	192 192.50 193 192	235 233 234 235	400 398.75 395 397.50	415 417 413 412.50 412	372 380 385 390 378	390 385 50
23	2650 2660 2700 2675 2650	390 390 393.75 391.25 392.50 391.25 392.50	en liq.: ...... au 31, 390	325 326 327 328 325	195 196 198 197.50 195	240 239.50 239 238	400 401 402 403 499	410 415 416.25 417.50	385 382.50 380 377.50	386 388 390 386 384
24	2700 2670 2650 2675	390 388.75 387.50 386.25 385 383.75 381.25 378.75 377.50 382.50 386.25 381.25 380	en liq.: ...... au 31, 390	325 322 321 320.50 318 317.50 316.50	195 193 192.50 190.50 192 191	235 234 233.50 232 231 230.50 231.50 234 232.50 231 50	409 396 395 397	410 405 410 407.50 405	382 380 375	385 380 370 385
25	2600 2575	375 376.25 377.50 378.75 381.25 382.50	en liq.: ...... au 31, 373.75	315 312.50 311 314 316	190 190.25 191	230 227.50 227 226 231 231.50	395 394 393 396 397 398 399 397 397.50	400 402 406.25 407.50 405	380 377.50 375 372.50	380 375 380
26	2600 2575 2600	385 382.55 383.75 386.25 383.75 385	en liq.: ...... au 31, 383.75	315 312.50 310 315	192 192.50 193.50 192	233 233.50 234 232.75 232.25 232	397.50 396.25 395 395.50	405 402.50 405 406.25 407.50 408.75	375 365 362.50 375	380 375 381.25 380.50
28	2600 2550 2500	385 383.75 382.50 381.25 383.75	en liq.: 350 au 31, 385	315 314 313	192 193 192.50	232 232.50 232.25 232	395 396.25 397.50	405 402.50	370 372.50 374 375	380 382.50
29	2600 2590	376.25 375 377.50 378.75	en liq.: ...... au 31, 375	300 305 307.50 308.75 310	190	230 231.25	390 389 397.50 388.50 389 390	403 404 403	372.50 375 372.50	»
30	2600 2575	375 376.25 377.50 373.75 375	en liq.: ...... au 31, 375	300 302.50 303.50 306.25 307 306	189 188.50 188	230 229 228.75 228 230	390 391 389.50 389	»	375 372.50 370.50	375 376.25 377.50
31	2600 2575	377.50 378.75 375 376.25 371.25 376.25	en liq: ...... au 31, 375	300 305 302.50 303.50	187 185 186	230 227.50	385.25 390 388 389	400.50 402.50 399	367.50 365 371	377.50 378.75 378

Supplément au *Bulletin du Canal Interocéanique*, n° 211
du Samedi 2 Juin 1888.



Une drague à long couloir travaillant à l'avancement au kilomètre 18, près Caïmito.



La Culebra. — Excavateur en fouille. — Voie en cours de montage pour l'élargissement de la cunette.



Butte du Mindi attaquée par une drague à laquelle est accosté un hopper barge à vapeur.



La butte du Mindi percée. -- La drague continue l'élargissement. — Passage d'un remorqueur.

9e Année. — Numéro 212. Samedi 16 Juin 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LE CUBE DE MAI

Une dépêche télégraphique reçue de l'isthme par l'administration de la Compagnie fait connaître que le cube obtenu en mai s'est élevé à *un million deux cent soixante quatre mille* mètres cubes (1,264,000 m. c.).

LOI SUR LES OBLIGATIONS A LOTS

Voici, d'après le *Journal officiel* du 9 juin 1888, le texte de la loi, votée par le Sénat et la Chambre des Députés :

LOI tendant à autoriser la Compagnie du Canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama est autorisée à faire, jusqu'à concurrence de six cents millions de francs (600,000,000 fr.), une émission de titres remboursables avec lots, par la voie du sort, aux conditions suivantes :

1° Les titres émis jouiront d'un intérêt annuel dont le taux ne pourra être inférieur à 3 0/0 du capital nominal ;

2° La somme totale annuelle attribuée sous forme de lots ne pourra, en aucun cas, excéder 1 0/0 du capital ;

3° La valeur nominale des titres émis ne pourra pas être inférieure à 300 fr. ; — le fractionnement ultérieur des titres émis est interdit ;

4° Le remboursement de cet emprunt dans un délai maximum de 99 ans et le payement des lots seront garantis par un dépôt suffisant, avec affectation spéciale, de rentes françaises ou de titres garantis par le gouvernement français. La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, pour répondre à l'obligation qui lui est imposée, est autorisée à augmenter dans les mêmes conditions ledit emprunt de 600 millions de la somme nécessaire à la constitution de ce fonds de garantie, cette augmentation d'emprunt ne pouvant excéder vingt pour cent (20 0/0) de la somme principale.

Art. 2. — Eventuellement, si la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama convertissait tout ou partie de ses obligations anciennes, les dispositions de l'article 1er seraient applicables aux obligations nouvelles créées en vertu de cette conversion.

Art. 3. — Tout le matériel nécessaire à l'accomplissement des travaux sera fabriqué en France.

Les matières premières devront être de provenance française.

Art. 4. — Tous prospectus, affiches, publications

et autres documents destinés à la publicité, devront porter en caractère de même grosseur que ceux employés pour l'annonce de l'emprunt, et au-dessous du montant de l'emprunt, la mention :

« Emprunt autorisé conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai 1836, par la loi du 8 juin 1888, mais sans aucune garantie ou responsabilité de l'Etat. »

La même mention sera insérée en tête des titres provisoires ou définitifs remis aux souscripteurs.

Toute infraction à la disposition ci-dessus pourra entraîner le retrait de l'autorisation par simple arrêté du ministre des finances.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 8 juin 1888.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le ministre des finances,

P. PEYTRAL.

LA PROPOSITION DE LOI

Pour les Obligations à lots

Nous continuons, ci-après, le résumé historique des débats du Sénat qui ont précédé, depuis la publication du dernier numéro du *Bulletin*, le vote de la loi autorisant la Compagnie du Canal interocéanique à émettre un emprunt à lots, et dont nous avons reproduit plus haut le texte :

SÉNAT

Séance du 4 juin 1888.

L'ordre du jour appelle la discussion sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à autoriser la Compagnie du Canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots.

M. Bozérian, rapporteur de la Commission, demande l'urgence. Il rappelle les origines de la proposition de loi dont le Sénat est saisi et résume, en les appuyant d'extraits du rapport, les travaux de la Commission. L'orateur réfute les objections présentées contre la dérogation à la loi du 21 mai 1836 ; il conclut en demandant au Sénat d'approuver les conclusions du rapport et de voter la résolution déjà adoptée à une grande majorité par la Chambre des députés.

M. Songeon regrette que cette question ait dû venir devant le Sénat. Sans entrer dans les détails techniques et juridiques qu'elle comporte, il reprend l'historique des faits qui se sont produits jusqu'à la demande actuellement soumise au Parlement. Suivant l'orateur, le Sénat portera la responsabilité de l'attrait qu'exerceront les lots sur l'épargne, — attrait qu'il espère voir bannir du système financier de la France ; — dans ces conditions, le projet devrait être renvoyé au gouvernement pour qu'il examine tous les côtés de l'entreprise, et propose, ensuite, une solution.

M. Denormandie, président de la Commission, voudrait ramener la question sur son véritable terrain. La loi de 1836 interdit les loteries ; de nombreuses exceptions ont été faites à cette loi ; la Compagnie de Panama, voulant user de cette facilité, s'adresse aux pouvoirs publics. Il constate que même la minorité de la Commission n'était pas systématiquement hostile à la proposition de loi. Trois des questions principales soulevées sont des questions techniques sur lesquelles le Sénat ne peut pas être appelé à se prononcer. Trois autres points qui étaient à examiner concernent l'avenir, et sur ces questions, les représentants de la Compagnie ont exprimé le ferme espoir d'arriver à ouvrir le Canal en 1890, sans dépasser les devis. Quant aux probabilités du trafic, on ne peut se guider que sur le précédent du Canal de Suez. Pour cette voie, on avait prévu la moitié du mouvement par le Cap de Bonne-Espérance, soit trois millions de tonnes. Ces prévisions ont été non seulement dépassées, mais doublées, le Canal de Suez s'est déjà fait une clientèle de six millions de tonnes, tandis que le trafic par la voie du Cap lui réserve encore une marge de six millions de tonnes. C'est un précédent qui permet de considérer comme modérée l'évaluation de 7 millions 1/2 de tonnes pour le Canal de Panama.

L'alternative pour le Sénat est d'opter entre un refus qui aura les plus graves conséquences pour 400,000 Français, et le vote de la loi qui, en permettant d'achever les travaux de Panama, ajoutera à l'histoire de la France une page nouvelle qui fera le plus grand honneur au pays.

M. Krantz, comme membre de la minorité de la Commission, s'est séparé de ses collègues, ainsi que M. Demôle, non parce qu'il est absolument hostile au Canal de Panama, mais parce qu'il croit que la question, mal engagée, peut entraîner des responsabilités qu'il eût mieux valu éviter.

Le principe des valeurs à lots a un inconvénient ; c'est un mélange d'opération financière et de jeu de hasard. Pour que le placement ne disparût pas complètement devant la loterie, il faudrait que les lots fussent limités à un maximum.

C'est en vain que les auteurs de la proposition de loi ont cru échapper à toute responsabilité en spécifiant que le Gouvernement ne donne aucune garantie. Les responsabilités naissent des situations et non des formules.

L'orateur conteste les affirmations énoncées quant à l'achèvement du Canal dans les délais et à la date prévus, ainsi que quant aux estimations des produits. Sans vouloir faire acte d'hostilité contre la Compagnie de Panama, il se refuse à appuyer la proposition de loi présentée.

M. le baron de Lareinty tient à rappeler que M. Krantz avait attaqué jadis le Canal de Suez comme il vient d'attaquer celui de Panama.

Sur la demande d'un grand nombre de membres et sans opposition, **M. le Président** prononce le renvoi de la discussion au lendemain.

Séance du 5 juin 1888.

M. Béral répond aux considérations développées la veille par M. Krantz. Les objections techniques qu'il a formulées se rapportent à la période où les modifications profondes du projet n'avaient pas été décidées ; la nouvelle solution adoptée réserve une marge considérable sous le rapport matériel comme sous le rapport financier. Les calculs de la Compagnie démontrent que le fonds de garantie placé en rentes françaises sera plus que suffisant pour payer les lots et le remboursement au taux nominal du capital emprunté. Le rejet de la proposition de loi entraînerait la perte immédiate des capitaux engagés ; son adoption, au contraire, sera le salut, sans déterminer aucune responsabilité pour l'Etat. L'orateur votera donc le projet de loi.

M. Demôle soutient que la loi de 1836 s'applique à l'émission d'obligations à lots. Quoi qu'on dise, la dérogation à cette loi en faveur de l'entreprise de Panama engagera la responsabilité morale des pouvoir publics. Pour que le législateur pût accorder sans hésitation l'autorisation demandée, il aurait fallu que les devis de la Compagnie fussent approuvés par la commission supérieure technique. Si intéressants que soient les 400,000 travailleurs français qui ont apporté leur

épargne à la Compagnie de Panama, ils ont cherché à faire un placement aléatoire à gros intérêts; on ne saurait autoriser le drainage de nouveaux capitaux vers une œuvre qui ne profitera pas avant tout à la collectivité des Français.

Après une suspension de séance, **M. de Sal** prend la parole pour démontrer que la loi de 1836 ne visait que la loterie royale et ne pouvait pas avoir en vue les grandes opérations financières qui se sont accomplies depuis, avec l'encouragement de tous les pouvoirs constitués. Il cite à ce propos l'opinion exprimée par M. Vuitry, président du Conseil d'État, en 1868, lorsque la demande en autorisation d'émettre des obligation à lots fut présentée par la Compagnie du Canal de Suez. L'œuvre du Canal de Panama est française par l'épargne française qui y est engagée, par le génie français qui en poursuit l'exécution. Elle mérite donc l'encouragement et la sympathie. Un article du projet de loi met absolument à couvert la responsabilité du Sénat et de l'Etat. Il s'agit donc simplement de donner à la Compagnie de Panama, en autorisant pour elle une dérogation à la loi de 1836, la possibilité de faire un contrat légal avec ses souscripteurs. En lui refusant l'autorisation d'émettre des obligations à lots, on empêcherait toute souscription, on porterait une grave atteinte à la liberté des transactions; on préparerait un désastre financier. En 1868, on disait que le Canal de Suez ne pourrait pas se terminer; peu de temps après que le Parlement eut autorisé l'émission d'un emprunt à lots, le Canal fut ouvert et il a rapporté gloire, honneur et profits à la France. Qu'on fasse aujourd'hui pour le Canal de Panama, ce qu'on a fait en 1868 pour le Canal de Suez.

L'orateur adjure le Sénat de voter l'autorisation qui lui est demandée; il ne voudra pas avoir la responsabilité de la ruine de tant de braves gens qui ont eu la foi et qui ont été de vrais patriotes.

M. Tirard estime qu'il est des points sur lesquels la lumière n'est pas suffisamment faite, notamment sur les conditions techniques de l'exécution de l'œuvre. Il critique l'article 3 de la loi proposée, qui impose à la Compagnie l'obligation de n'employer que du matériel français. Si la Colombie imposait des droits considérables sur les importations d'Europe, la Compagnie serait forcée de payer ses matières un prix exorbitant. Il combat également l'article 2, qui autorise éventuellement la conversion en titres à lots des emprunts antérieurs.

M. Léon Lalanne, comme membre de la commission technique, expose le véritable rôle de cette commission et explique les avis qu'elle a exprimés en réponse aux questions qui lui ont été posées par la Compagnie. Il rappelle que le Congrès international de 1879 a évalué le coût du Canal de Panama à 1,200 millions, chiffre acquis à l'histoire.

M. Léon Renault démontre pourquoi le Sénat ne peut pas et ne doit pas repousser la loi votée par la Chambre des Députés. Il s'agit simplement d'accorder à une entreprise française, dans laquelle sont engagés 1,100 millions de la petite épargne, une dérogation à la loi de 1836 qui permettra à la Compagnie d'emprunter moins cher et de terminer son œuvre.

La loi votée assurera-t-elle le succès de cette grande entreprise? Permettra-t-elle d'ajouter une grande page à l'histoire industrielle et commerciale de l'épargne, du travail, du génie de la France? Si les adversaires de l'œuvre peuvent exprimer quelque doute sur ce point, il y a un fait qui, au contraire, est bien certain:

Rejeter la proposition de loi serait provoquer un désastre immédiat dont l'orateur et ses amis ne veulent pas assumer la responsabilité. Les nouveaux capitaux apportés au Canal de Panama n'ont rien à redouter, puisqu'un article de la loi stipule la création d'un fonds de 120 millions destiné à reconstituer le capital des obligations à lots. Il est une autre considération, patriotique celle-là, qui doit faire voter la loi. On a dit que l'achèvement du Canal interocéanique ne serait pas un profit pour l'industrie, le commerce et la navigation de la France. L'orateur se déclare incompétent pour se prononcer; il ne peut pas dire si l'isthme de Panama une fois percé, de grands centres d'échanges, d'importants marchés, ne viendront pas se constituer en France comme il est advenu du marché de la soie après l'ouverture du Canal de Suez; mais ce dont il est sûr, c'est que la compagnie française succombant, l'entreprise passerait aux mains d'une société étrangère qui bénéficierait de tous les sacrifices faits. Ce serait un grave échec pour la France, une preuve de son impuissance dans le domaine financier, économique et industriel.

Il y a là de quoi émouvoir le patriotisme du Sénat, de quoi l'entraîner à donner la marque de sympathie, le témoignage d'intérêt que sollicite la Compagnie du Canal de Panama, et que le Sénat n'a pas le droit de lui refuser.

La clôture de la discussion étant mise aux voix et prononcée, une demande de scrutin sur le passage à la discussion des articles ayant été déposée, il est procédé à cette opération, dont **le Président** proclame le résultat:

Nombre des votants.........	208
Majorité absolue............	105
Pour................	**158**
Contre..............	**50**

L'article 1er de la loi, mis aux voix, est adopté.

Le Président donne lecture de l'article 2.

M. Tirard combat cet article qui, à son avis, détruit toute l'économie de la loi de 1836.

M. Denormandie répond que la rédaction de cet article a été adoptée à la presque unanimité par la Chambre des députés. La Compagnie n'usera de la faculté de convertir en titres à lots ses obligations émises antérieurement, qu'avec le consentement des obligataires.

Le vote au scrutin étant demandé, l'article 2 est adopté par 117 voix contre 89.

Sur l'article 3, **M. Isaac**, répondant à **M. Tirard**, établit que, suivant les termes formels de l'acte de concession, le gouvernement de la Colombie a consenti l'entrée en franchise de tous les objets destinés au percement du Canal. L'obligation pour la Compagnie de ne se servir que de matières et de matériel français ne pourra donc donner lieu à aucune difficulté.

Les articles 3 et 4 sont adoptés sans discussion.

L'ensemble du projet de loi, mis aux voix, est adopté.

LE RAPPORT DE M. BOZÉRIAN

Voici le texte du rapport de M. J. Bozérian, déposé sur le bureau du Sénat, le 28 mai 1888, au nom de la majorité de la Commission sénatoriale chargée d'examiner la proposition de loi, votée par la Chambre des députés.

Messieurs,

Le 27 mai 1885, M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, adressait à M. le Ministre de l'Intérieur une demande tendant à obtenir l'autorisation d'émettre un emprunt de 600 millions de francs constitué par des obligations à lots.

Avant de statuer sur cette demande, le Gouvernement crut devoir réclamer l'avis spécial du Ministre des Travaux publics.

Par une décision du 24 décembre 1885, ce Ministre, qui était alors notre honorable collègue M. Demôle, chargea d'une mission spéciale à Panama M. Rousseau, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, ancien Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux publics.

Le 30 avril 1886, M. Rousseau remit à M. Baïhaut, devenu Ministre des Travaux publics, le compte rendu de sa mission.

Nous croyons devoir reproduire la fin de la première partie de ce rapport.

« En résumé, — disait M. Rousseau, — j'estime que « la Compagnie de Panama a réalisé, depuis sa constitution, un effort considérable et produit des résultats « sérieux. Il serait injuste de vouloir chiffrer ces résultats, comme on le fait souvent, par le cube des déblais extraits jusqu'à ce jour. Il est certain qu'une « œuvre de ce genre exige d'énormes travaux préparatoires, surtout quand elle doit s'exécuter dans un « pays aussi dépourvu que l'isthme de toutes ressources, tant en matériel qu'en personnel. Je ne prétends « pas, d'ailleurs, qu'il n'ait été commis aucune erreur, « ni fait aucune dépense inutile dans cette première « phase des opérations de la Compagnie. Cela était presque inévitable dans la confusion des débuts d'une affaire aussi colossale et engagée, si je puis m'exprimer « ainsi, avec une telle impétuosité. Mais, aujourd'hui, « la confusion a cessé, l'ordre et le classement se sont « faits dans toutes les parties du service, et l'on peut « espérer que les erreurs commises ne se renouvelleront plus.

« Il n'est peut-être pas sans intérêt de rappeler ici « comment l'amiral Cooper, de la marine américaine, « appréciait, en 1883, dans un rapport adressé à son « gouvernement, l'utilité des travaux préparatoires « exécutés par la Compagnie.

« Il est vrai, disait-il, qu'on n'a pas encore beaucoup « travaillé sur le tracé du canal lui-même, mais de « grands travaux préparatoires ont été faits pour assurer la santé et le confort de la foule énorme d'ouvriers qui doivent être employés. Des chalets et des « baraquements ont été établis dans des localités saines « et élevées, tout le long de la ligne. De vastes hôpitaux ont été bâtis à Colon et ailleurs; partout, les « magasins renferment de grands approvisionnements, « de telle sorte que l'ouvrage, une fois en train, ne « sera pas arrêté faute du nécessaire ; ces approvisionnements, qui feront face à tous les besoins, me semblent avoir été faits d'une façon très judicieuse, et « dans un esprit de libéralité envers ceux qui travailleront au canal. On a dit que le travail était retardé « parce qu'on s'arrêtait inutilement à des détails et « qu'on prévoyait toutes les éventualités qui pourraient « se présenter. Mais le soin avec lequel on se prépare à « cette grande entreprise contribuera, plus que toute « autre chose, à fortifier ma conviction que le Canal « s'achèvera.

« En ce qui concerne les travaux faits sur le tracé « même du canal, il est très vrai qu'ils sont encore peu « avancés, et que leur production mensuelle est, jusqu'à présent, tout à fait insuffisante.

« Mais, s'ils n'ont pas encore acquis l'importance et « l'activité qu'ils doivent avoir, ils n'en ont pas moins « eu pour résultat, non seulement d'effectuer un cube « appréciable de déblais, et de préparer le terrain pour « les entreprises futures, mais aussi de former un personnel d'entrepreneurs, de tâcherons, de contre-maîtres et de chefs-ouvriers, qui fournira certainement « des auxiliaires précieux. Un pareil personnel expérimenté, hiérarchisé, habitué à travailler ensemble et « acclimaté au pays, ne s'improvise pas du jour au lendemain. C'est encore un résultat qu'il ne faut pas « méconnaître. »

M. Rousseau concluait en ces termes :

« En résumé, j'estime que le percement de l'Isthme « de Panama est une œuvre possible, et qu'elle est engagée aujourd'hui à un point où on ne saurait l'abandonner. Cet abandon, en effet, serait un véritable désastre, non seulement pour les actionnaires de la « Compagnie, qui sont presque tous Français, mais « pour l'influence française elle-même dans toute l'Amérique.

« Il ne me paraît pas douteux que, si l'affaire sombrait « entre les mains de la Compagnie française, elle serait « immédiatement reprise par une Compagnie étrangère « désireuse de ne pas laisser perdre le fruit des énormes sacrifices déjà faits et les résultats obtenus.

« La Compagnie de Panama, par le nom et le passé « des hommes qui la dirigent, par les collaborateurs « éminents dont elle s'entoure, par le caractère grandiose, et, en quelque sorte, humanitaire de l'œuvre « qu'elle poursuit, par les efforts sérieux qu'elle a déjà « faits et qu'elle fait encore pour mener cette œuvre à « bien, mérite, d'ailleurs, la bienveillance particulière « des pouvoirs publics.

« Par tous ces motifs, je suis d'avis que le Gouvernement, non seulement doit éviter avec soin de lui créer « des entraves dans l'accomplissement de son œuvre, « mais qu'il doit même l'y aider dans la mesure que « comporte sa situation vis-à-vis d'elle. Mais il est nécessaire de bien définir cette mesure, afin de ne pas « engager imprudemment la responsabilité de l'Etat.

« Le Gouvernement peut, et doit, suivant moi, user « des moyens administratifs dont il dispose pour soutenir une grande entreprise française qui poursuit un « but éminemment utile, et qui est dirigée par des « hommes dignes de respect. Mais, comme l'approbation des projets et des marchés lui échappe complètement, aussi bien que la direction des travaux, « comme l'entreprise présente, d'ailleurs, de sérieux « aléas, il ne doit donner à la Compagnie ni conseils ni « garantie quelconque. »

A la suite de ce rapport, le Ministre demanda l'avis de la Commission technique supérieure de la Compagnie.

Cette Commission, composée des plus hautes notabilités (1), sans nier les difficultés que soulevait la réalisation du programme alors arrêté par la Compagnie, exprima la conviction que ces difficultés pouvaient être surmontées, et émit l'opinion que, grâce à des améliorations qu'on pourrait introduire dans les projets, les 600 millions fournis par l'emprunt projeté seraient au moins suffisants pour conduire l'entreprise à un degré d'avancement qui ne laisserait aucun doute sur le succès final, et qui permettrait de l'assurer au moyen d'un effort mesurable avec précision (2).

En cet état, le 17 juin 1886, un projet de loi ayant pour objet d'autoriser la Compagnie de Panama à faire une émission d'obligations à lots, fut déposé à la Chambre des Députés par MM. Sarrien, Ministre de l'Intérieur, Sadi Carnot, Ministre des Finances, et Baïhaut, Ministre des Travaux publics.

Par suite des longueurs de l'instruction et de l'urgence des besoins auxquels il y avait lieu de pourvoir, la Compagnie ne put attendre la décision du Parlement : elle fut dans la nécessité de faire un appel immédiat au crédit, dans d'autres conditions.

Cette opération rendit momentanément inutile le projet de loi qui avait été déposé par le Gouvernement le 17 juin 1886; il fut retiré le 10 juillet suivant.

On a vu que, dans le rapport de M. Rousseau, il avait été question de modifications à apporter aux projets primitifs.

Ces modifications consistaient principalement dans la substitution provisoire, sinon difinitive, au canal à niveau primitivement projeté, d'un canal à écluses avec bief de partage, ce qui permettrait de réduire considérablement le cube des excavations, et ce qui, par suite, abrégerait, considérablement aussi, les délais dans lesquels l'exploitation du canal pourrait commencer.

A cette occasion, au commencement de l'année 1887, la Compagnie demanda un nouvel avis à sa commission consultative supérieure, et lui soumit deux ques-

(1) MM. Daubrée, membre de l'Institut, ancien inspecteur général des mines ; de Fourcy, ancien inspecteur général des ponts et chaussées ; Jacquet, ancien inspecteur des ponts et chaussées ; Jurien de la Gravière, vice-amiral, membre de l'Institut; Lalanne, membre de l'Institut, ancien inspecteur général des ponts et chaussées; Laroche, ingénieur en chef des ponts et chaussées, professeur à l'école des ponts et chaussées ; Pascal, ancien inspecteur général des ponts et chaussées ; Ruelle, ingénieur des ponts et chaussées en retraite, directeur de la construction du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

(2) Voir l'exposé des motifs du projet de loi du 17 juin 1886. (Annales de la Chambre des députés, t. XIX, Documents parlementaires, page 101.)

tions préliminaires dont la solution était indispensable.

Ces deux questions consistaient à savoir :

1° S'il était possible d'établir dans le massif central un bief supérieur, qui permettrait de continuer les travaux du Canal à niveau en appliquant au creusement de cette partie les procédés du dragage ;

2° S'il était possible, dès que ces dispositions seraient réalisées, et sans interrompre les travaux d'approfondissement, d'ouvrir l'exploitation maritime entre les deux Océans.

La sous-commission (1), à laquelle l'examen de ces questions fut renvoyé, conclut à l'unanimité qu'il y avait lieu de répondre affirmativement à ces deux questions.

Ces conclusions furent ratifiées, à l'unanimité également, par la commission supérieure, dans sa séance du 5 octobre 1887.

Forts de ces décisions, les représentants de la Compagnie firent, au mois de novembre 1887, de nouvelles démarches auprès de M. Rouvier, alors Président du Conseil, pour obtenir la présentation d'un projet de loi analogue à celui du 17 juin 1886.

En même temps, de nombreuses pétitions furent adressées au Sénat et à la Chambre des députés.

Le Gouvernement n'ayant pas cru devoir présenter lui-même ce projet, la question fut reprise par l'initiative parlementaire.

Le 1er mai 1888, M. le député Alfred Michel et neuf de ses collègues saisirent la Chambre d'une proposition tendant à autoriser la Compagnie de Panama à émettre, en France, des titres remboursables avec lots.

A la suite de discussions approfondies, cette proposition a été votée par la Chambre des députés, dans la séance du 28 avril, par 284 voix contre 128.

Vous en êtes présentement saisis.

§ 2.

La Commission à laquelle vous avez renvoyé l'examen de cette proposition a pris connaissance des divers documents qui avaient été soumis à la Commission de la Chambre des Députés, et des nouveaux qui lui ont été transmis.

Elle a, en outre, procédé à une nouvelle enquête, à laquelle elle a consacré quatre longues séances.

Elle a successivement entendu les représentants de la Compagnie (2), ses ingénieurs (3), M. Eiffel, ainsi que M. Rousseau et le Ministre des Finances.

Elle a cru devoir, en outre, recevoir la déposition d'un des plus violents détracteurs de l'entreprise, qui avait demandé à être entendu.

M. le Ministre des Finances a renouvelé devant la Commission la déclaration qu'il avait faite à la Commission de la Chambre. Le Gouvernement ne peut, suivant lui, que persévérer dans l'attitude d'abstention qu'il a observée jusqu'à présent; toute autre attitude pourrait engager sa responsabilité, ce qu'il ne veut pas. L'entreprise du Panama a un caractère essentiellement privé; l'Etat ne doit pas intervenir. Il ne peut et ne doit s'occuper que d'une chose, l'influence que l'émission projetée pourrait avoir sur le marché des valeurs de l'Etat. Or, comme l'Etat ne prépare aucun emprunt, ni aucune opération financière, il n'y a rien à redouter de ce côté.

M. Rousseau a maintenu les appréciations et les conclusions de son rapport de 1886.

Relativement aux modifications apportées par la Compagnie aux projets primitifs, il a déclaré n'avoir à faire de réserves que sur trois points, moins peut-être à cause de la nature de ces modifications qu'à cause de la nouveauté de leur conception.

Ces trois points sont relatifs :

1° A l'alimentation du bief supérieur au moyen de pompes ;

2° A l'établissement définitif du canal à niveau ;

3° A la hauteur des écluses, qui doivent avoir 11 mètres de chute.

De ces trois points, il y a lieu, ce semble, d'écarter le second, puisque l'établissement du canal à niveau est ajourné, et que cet établissement n'est pas nécessaire à la mise en exploitation du canal.

Sur aucun de ces trois points, d'ailleurs, les scrupules manifestés par l'honorable M. Rousseau ne sont partagés par les ingénieurs de la Compagnie et par l'entrepreneur chargé de l'exécution des travaux.

Suivant eux, il ne s'agit pas d'expériences à faire: elles ont été faites; on ne s'aventure pas dans l'inconnu: on marche sur le terrain de la pratique; on ne saurait douter de la réalisation de ces conceptions, qui ont été déjà réalisées.

§ 3.

Après cette instruction complémentaire, votre Commission a abordé la discussion de la proposition. Ses partisans ont été de beaucoup les plus nombreux (sept contre deux).

Les objections formulées par ses adversaires ont été de deux sortes. Elles ont été tirées, soit de la nature de l'opération pour laquelle la Compagnie de Panama sollicite une autorisation législative, soit de la nature de l'entreprise pour laquelle cette autorisation est sollicitée.

§ 4.

Et d'abord, la nature de l'opération.

Il s'agit, ont dit les membres de la minorité, de l'émission en France de titres remboursables avec lots. Cette émission constitue une loterie, et les loteries sont prohibées par la loi du 21 mai 1836.

Les motifs de haute moralité qui ont inspiré cette loi, s'opposent à ce qu'aucune dérogation y soit apportée.

En l'état de la jurisprudence, il serait difficile de contester que l'émission d'obligations à lots constitue, sinon une loterie, du moins une opération qui doit être réputée telle. Elle fait, en effet, naître dans l'esprit du public, auquel ces obligations sont offertes, l'espérance d'un gain acquis par la voie du sort.

D'après la Cour de cassation (Crim. rej., 14 janvier 1876, D. p. 76. P. 1. 185), toute opération licite en elle-même, devient illicite dès qu'il s'y joint un gain de cette nature.

Il importe donc peu qu'en dehors des lots promis, les preneurs de ces obligations aient droit à des intérêts; il n'importe pas davantage que, à la différence de ce qui a lieu pour les loteries ordinaires, les preneurs aient droit au remboursement de leur capital, de telle sorte que le gain de l'un ne soit pas fait exclusivement de la perte des autres.

Ces considérations pourraient peut-être justifier une modification à la loi du 21 mai 1836, ainsi que l'honorable M. Félix Faure l'a demandé devant la Chambre (séance du 28 avril), et que notre honorable collègue, M. Pâris, le demande dans l'amendement qu'il a déposé; mais tant que cette loi n'a pas été modifiée, elle doit être respectée et obéie.

Suivant la majorité de la Commission, si ces considérations ont suffi pour déterminer le législateur, à diverses reprises, à autoriser les dérogations qui ont été apportées à la loi générale par les lois spéciales, qui ont permis l'émission de titres à lots par des villes, des départements, des établissements publics, et même par certains établissements financiers et certaines entreprises industrielles, telles que la Compagnie de Suez, elles doivent également suffire dans la circonstance actuelle.

Quant à la modification générale de la loi de 1836, elle pourra faire l'objet d'une proposition spéciale; mais la solution de la question dont vous êtes présentement

(1) Elle était composée de MM. Voisin-Bey, président ; Boutan, commandeur Gioia, Larousse, Opperman, Pascal et Ruelle.

(2) M. Charles de Lesseps, M. Henri Cottu.

(3) MM. Dingler, ingénieur en chef des ponts et chaussées, ingénieur conseil ; Maurice Hutin, ingénieur des ponts et chaussées, ingénieur en chef de la Compagnie.

saisis à un tel caractère d'urgence, qu'il est impossible de la compliquer et de la retarder par l'examen de cette proposition.

§ 5.

Arrivons à la nature de l'entreprise.

Suivant les adversaires de la proposition, le vote de l'autorisation sollicitée par la Compagnie de Panama devrait être subordonné à la certitude, d'une part, que les travaux du Canal seront achevés dans les délais indiqués en dernier lieu par la Compagnie, c'est-à-dire au 1er juillet 1890; d'autre part, que les sommes qui, sur celles provenant de l'emprunt projeté, seront employées à l'exécution de ces travaux (474 millions) (1), suffiront pour leur achèvement, et, d'autre part, enfin, que les recettes provenant de l'exploitation du Canal permettront de rémunérer les capitaux engagés dans l'entreprise.

N'ayant pas cette certitude, ils ne sauraient approuver cette autorisation.

Cette opinion n'a pas été partagée par la majorité de la Commission.

Suivant elle, tout ce qu'on peut exiger des partisans de la loi, c'est leur croyance au caractère sérieux de l'entreprise, c'est leur conviction qu'on ne se trouve pas, comme cela a été dit et écrit, devant une de ces entreprises dont la réalisation serait certainement impossible.

Or, la majorité de la Commission a cette croyance; elle a cette conviction.

D'ailleurs, tout en reconnaissant la loyauté et la sincérité des déclarations faites devant elle par les représentants de la Compagnie, elle ne saurait se porter garante du succès définitif de l'entreprise

A cet égard, les documents qui sont de nature à éclairer cette question ont été depuis longtemps livrés à la publicité ; ils ont été discutés par les partisans et par les adversaires de l'entreprise avec une égale ardeur ; l'affaire a été complètement plaidée devant le tribunal de l'opinion : le jugement appartient au public.

Pour éclairer ce jugement, nous croyons devoir donner une explication sur la question des dépenses.

Dans le rapport présenté, le 1er mars dernier, par le directeur de la Compagnie à l'assemblée générale des actionnaires, certaines dépenses ne sont plus évaluées (2), alors qu'elles figuraient pour 200 millions dans une étude faite précédemment, en 1880, par une Commission technique internationale (3).

Un des membres les plus autorisés de la Commission a signalé cette différence aux représentants de la Compagnie.

Ceux-ci l'ont expliquée comme étant précisément le résultat des modifications apportées aux projets primitifs. Par suite de ces modifications, des travaux considérables sont devenus inutiles; d'autres ont pu être notablement réduits.

§ 6.

C'est dans cette situation que votre Commission vous demande, Messieurs, de voter la proposition de loi déjà votée par la Chambre des Députés.

Pour elle, la question à résoudre doit être posée comme elle l'était en 1886 par l'honorable M. Rousseau dans les conclusions du rapport que nous avons rappelé précédemment.

« La Compagnie de Panama, — disait-il, — par le « nom et le passé des hommes qui la dirigent, par les « collaborateurs éminents dont elle s'entoure, par le « caractère grandiose et, en quelque sorte, humanitaire de l'œuvre qu'elle poursuit, par les efforts sé-« rieux qu'elle a déjà faits et qu'elle fait encore pour « mener cette œuvre à bien, mérite la bienveillance « particulière des pouvoirs publics. »

(1) Le surplus est destiné à faire face aux charges de l'entreprise et aux frais généraux.

(2) Page 20 du Rapport.

(3) Page 6 du Rapport.

Deux nouvelles années de courageux efforts ont augmenté les titres de la Compagnie à cette bienveillance.

Lui refuser l'autorisation qu'elle sollicite serait compromettre de la façon la plus grave la situation de l'entreprise et celle des 400,000 actionnaires et obligataires qui lui ont versé leur argent. Or, cet argent est, sauf une fraction insignifiante, de l'argent français, et l'épargne qui l'a fourni est la plus intéressante : c'est la petite.

A la fin du dernier siècle, pour sortir d'une situation financière désespérée, quelques-uns conseillaient le procédé commode de la banqueroute; aujourd'hui, pour alléger une affaire d'un fardeau jugé trop lourd, quelques-uns conseillent le procédé non moins commode d'une liquidation, et même d'une faillite.

Votre Commission ne saurait prêter l'oreille à de semblables conseils; elle croit plus moral de la prêter aux supplications de ces milliers d'intéressés, dont les pétitions ont été adressées au Parlement, et qui lui demandent de rendre possible l'accès de la route, dans laquelle beaucoup d'entre eux semblent disposés à s'engager.

On ne saurait leur répondre par un refus.

§ 7.

Ce qui doit, Messieurs, vous encourager à conformer votre vote à celui de la Chambre des députés, c'est que, par suite des dispositions insérées dans la présente proposition, la Compagnie est obligée d'assurer le remboursement des obligations à émettre et le payement des lots en dehors même des bénéfices de l'entreprise.

A cet effet, les sommes à emprunter ont été majorées du quantum nécessaire pour acheter et déposer des rentes françaises de manière à garantir ce payement et ce remboursement.

« Le remboursement de cet emprunt (600 millions de francs), porte le paragraphe 4 de l'article premier, dans un délai de quatre-vingt-dix-neuf ans et le payement des lots seront garantis par un dépôt suffisant, avec affectation spéciale, de rentes françaises ou de titres garantis par le Gouvernement français. La Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, pour répondre à l'obligation qui lui est imposée, est autorisée à augmenter dans les mêmes conditions ledit emprunt de 600 millions de la somme nécessaire à la constitution de ce fonds de garantie, cette augmentation d'emprunt ne pouvant excéder vingt pour cent (20 0/0) de la somme principale. »

Ainsi, d'après cette disposition, la Compagnie de Panama pourra émettre, non seulement 600 millions, mais 720 millions d'obligations à lots. Sur cette somme, 120 millions seront mis à part et seront employés à l'achat de rentes françaises ou de titres garantis par le gouvernement français. Ces rentes et ces titres composeront le fonds de garantie qui servira au payement des lots et au remboursement des obligations.

Le paragraphe 4 de l'article premier s'est borné à spécifier deux points : il exige, d'une part, que le remboursement de l'emprunt dans les délais par lui fixés soit garanti par un dépôt suffisant et, d'autre part, que le fonds de garantie n'excède pas 20 0/0 de la somme principale.

Quelques personnes auraient voulu que la loi s'expliquât d'une manière explicite sur le chiffre du dépôt et sur les conditions de l'amortissement.

La majorité de votre Commission n'a pas partagé cette manière de voir. Elle pense que la loi doit se borner, comme elle l'a fait, à fixer les conditions auxquelles la Compagnie devra satisfaire pour assurer la garantie promise à ses prêteurs.

C'est elle qui devra aviser au moyen de les remplir.

A cet égard, la Compagnie a fourni à la Commission des explications et communiqué des documents, qui composent les annexes jointes au présent rapport.

Une fois la loi votée, la Compagnie devra se mettre en mesure d'exécuter d'une façon satisfaisante les obligations auxquelles elle s'est soumise.

Les conséquences civiles, et même pénales, qui pourraient résulter de l'inexécution de ces obligations, sont la garantie qu'elles seront exécutées.

Supplément au *Bulletin du Canal interocéanique*, n° 212, du 16 Juin 1888.

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

LE CUBE DE JANVIER A MAI

La lettre que M. Ferdinand de Lesseps vient d'écrire aux Fondateurs, Actionnaires, Obligataires et Correspondants de la Compagnie de Panama, à propos de l'émission des Obligations à lots contient le passage suivant :

« *Cet emprunt est destiné — comme le fut jadis l'emprunt en Obligations à lots autorisé par le Parlement pour l'achèvement du Canal de Suez — à assurer l'ouverture du Canal de Panama à la grande navigation.*

« *J'ai la satisfaction de vous faire connaître que l'ensemble du travail exécuté par les entrepreneurs dépasse les prévisions formulées dans le programme actuel pour l'ouverture du Canal.*

« *J'écrivais le 18 mai dernier à M. le Président de la Commission du Sénat :*

« *Les trois premiers mois de l'année courante*
« *nous avaient donné un cube d'extraction supé-*
« *rieur de 262,500 mètres au cube moyen mensuel*
« *nécessaire pour arriver à l'ouverture du Canal*
« *dans les délais fixés.*

« *Le cube extrait en avril, encore supérieur à la*
« *moyenne des trois premiers mois, vient de porter*
« *l'avance à 449,500 mètres cubes.* »

Le cube obtenu en mai (1.264.000 mètres), porte de 449,500 mètres à 533,500 mètres l'avance de l'ensemble des entrepreneurs.

OBLIGATIONS A LOTS DE PANAMA
ÉMISSION DU 26 JUIN 1888

Aux termes du Prospectus d'émission que vient de publier M. Ferdinand de Lesseps, tous les coupons échus et ceux à échoir en juillet prochain des *Valeurs de la Compagnie de Panama* seront reçus en paiement pour la souscription aux *Obligations à Lots*.

Voici, en conséquence, la valeur nette de chacun des coupons à échoir des valeurs de Panama qui peuvent être donnés comme argent à la souscription, soit aux guichets de la Compagnie du Canal de Panama, rue Caumartin, 46, soit aux guichets de la Compagnie du Canal de Suez, 9, rue Charras, soit chez *tous les correspondants* des deux Compagnies en France et à l'étranger :

Actions	Fr.	11.601
Obligations 5 0/0.....		11.798

Le versement de souscription aux *Obligations à Lots* de Panama est de 20 francs.

PRIVILÈGE RÉSERVÉ aux porteurs de titres de Panama et de Suez

Le prospectus d'émission des obligations à lots de Panama accorde un privilège à *tous les porteurs de titres* émis par les Compagnies de Panama et de Suez.

Voici le texte du prospectus relatif à ce privilège :

Les porteurs de tous titres émis par les Compagnies de Suez et de Panama jouiront d'un droit de préférence jusqu'à concurrence de la moitié du présent emprunt ; à cet effet, ils seront admis à souscrire autant d'obligations de l'émission actuelle qu'ils présenteront de titres des Compagnies de Suez et de Panama. Si le nombre des obligations souscrites dans ces conditions excède un million de titres, il y aura lieu, entre ces souscriptions à une réduction proportionnelle.

AVIS ESSENTIEL

Nous engageons vivement les porteurs de titres de Panama qui désireraient :

Utiliser leurs coupons échus ou à échoir en juillet pour souscrire aux Obligations à lots,

Et jouir du privilège réservé à tous les porteurs de titres de Panama,

De ne pas attendre la date du 26 juin pour effectuer ces opérations,

Et de se présenter le plus tôt possible aux guichets des Compagnies de Panama et de Suez, ou chez les correspondants de ces deux Compagnies.

Ils peuvent d'ailleurs effectuer ces opérations dès maintenant aux guichets ou *par correspondance*.

LETTRE DE M. F. DE LESSEPS

aux Fondateurs, Actionnaires, Obligataires et Correspondants de la Compagnie.

Paris, le 9 juin 1888.

MESSIEURS,

La Chambre des Députés, dans sa séance du 28 avril, et le Sénat dans sa séance du 5 juin, ont voté la loi, promulguée au *Journal officiel* le 9 juin, par laquelle je suis autorisé à émettre des Obligations à lots.

Je vous transmets le *prospectus* énonçant les conditions de l'emprunt en Obligations à lots dont l'émission publique aura lieu le 26 juin.

Dans la demande que j'avais adressée au Gouvernement pour obtenir cette autorisation, je m'étais appliqué à dégager toutes les responsabilités, en prenant d'avance l'engagement de garantir complètement, et quoi qu'il pût arriver, le remboursement intégral de toutes les Obligations et le paiement régulier de tous les lots.

Ce remboursement et ce paiement seront donc garantis par un *dépôt de Rentes françaises* ou de *titres garantis par le Gouvernement français.*

Une Société civile, spéciale, indépendante de la Compagnie du Canal de Panama, gérera ce dépôt.

Cet emprunt est destiné — comme le fut jadis l'emprunt en Obligations à lots autorisé par le Parlement pour l'achèvement du Canal de Suez — à assurer l'ouverture du Canal de Panama à la grande navigation.

J'ai la satisfaction de vous faire connaître que l'ensemble du travail exécuté par les entrepreneurs dépasse les prévisions formulées dans le programme actuel pour l'ouverture du Canal.

J'écrivais le 18 mai dernier à M. le Président de la Commission du Sénat :

« Les trois premiers mois de l'année courante « nous avaient donné un cube d'extraction supérieur de 262,500 mètres au cube moyen « mensuel nécessaire pour arriver à l'ouverture « du Canal dans les délais fixés.

« Le cube extrait en avril, encore supérieur à « la moyenne des trois premiers mois, vient de « porter l'avance à 449,500 mètres cubes. »

Ainsi, pendant la période longue et difficile que nous venons de traverser, malgré toutes les attaques, toutes les menaces, toutes les manœuvres de ceux qui convoitaient notre magnifique entreprise, le zèle de nos travailleurs ne s'est pas ralenti un instant.

Ces Français énergiques et dévoués savaient qu'ils pouvaient compter sur leurs compatriotes ; ils étaient soutenus par leur patriotisme, encouragés par l'exemple de leurs devanciers qui ont fait le Canal de Suez, — si attaqué jadis et qui a déjà rapporté à la France près de 2 milliards ! — et ils ont poursuivi quand même, à Panama, l'exécution de l'œuvre dont l'achèvement prochain sera pour notre Nation un nouveau titre de gloire en même temps qu'une nouvelle source de richesse.

Et il est juste d'associer aux travailleurs de l'Isthme marchant à cette conquête pacifique, ceux qui, par leurs capitaux, en assurent le succès définitif.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

CONFÉRENCE DE M. F. DE LESSEPS
A la Société de Topographie

Pour répondre au désir exprimé par un grand nombre de nos lecteurs, nous reproduisons ci-après le compte rendu de l'assemblée générale de la Société de Topographie de France, qui a eu lieu le 23 mai au grand Amphithéâtre de la Sorbonne, sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps.

Nous y joignons également la reproduction des gravures qui ont paru dans le *Bulletin* du 2 juin, d'après les projections photographiques de M. Molteni.

Voici le texte de la conférence de M. Ferdinand de Lesseps :

L'isthme qui réunit les deux Amériques entre l'Atlantique et l'Océan Pacifique, a une longueur de 2,300 kilomètres et une largeur qui varie de 220 à 60 kilomètres.

Le point où l'Isthme a reçu plus particulièrement le nom de Panama, présente la plus faible largeur; elle n'est en ligne droite que de 65 kilomètres.

La chaîne de montagnes qui s'étend sur toute la longueur des deux Amériques et qui va des mers glaciales du pôle Nord jusqu'au cap Horn, traverse l'Isthme. Mais de même que la largeur des terres diminue considérablement près de l'Amérique centrale, le faîte de la chaîne montagneuse va sans cesse en s'abaissant à mesure qu'on se rapproche davantage de Panama, où la hauteur des cols ne dépasse pas celle que franchissent plusieurs de nos canaux d'Europe à point de partage.

Le col de la Culebra, qui est à 35 kilomètres de Colon et à 15 kilomètres de Panama, s'abaisse jusqu'à 87 mètres au-dessus du niveau moyen des mers.

C'est donc dans la région de Panama que se trouvent à la fois le moins de hauteur et la plus faible largeur de l'Isthme; c'est, en conséquence, ce point qu'il fallait choisir pour creuser un canal entre les deux Océans; c'est là, et seulement là, que s'exécutera, à l'honneur et au profit de la France, l'œuvre de civilisation et de progrès, commencée à Suez par l'épargne française, et qui s'achèvera malgré toutes les manœuvres de ceux qui veulent maintenant s'emparer de l'entreprise, après en avoir nié la possibilité, pour recueillir sans peine le fruit de nos efforts et de nos sacrifices.

Le Canal de Panama, dont l'origine pour les navires venant d'Europe est à Colon, a été tracé entre la baie de Limon dans l'Atlantique, et Panama sur l'Océan Pacifique, en passant par le col de la Culebra. Sa longueur sera de 74 kilomètres; sa largeur au plafond de 22 mètres; sa profondeur d'eau de 8 m 25. Il sera provisoirement construit avec des écluses pour être ouvert à la grande navigation en 1890, et il sera ensuite successivement amélioré et approfondi, au fur et à mesure du développement du trafic, par un prélèvement sur les bénéfices (comme cela a eu lieu à Suez) et il finira ainsi par être à niveau.

L'aspect général du pays, entre Colon et Panama, est celui d'une surface plane de laquelle émergent des collines boisées, isolées les unes des autres ou groupées en petits massifs. Entre ces saillies se déroulent, en se contournant, des vallées au fond desquelles coulent des cours d'eau désignés, suivant leur importance, sous les noms de *rios* ou de *quebradas*.

Les *rios* sont des rivières et les *quebradas* des sortes de ravins qui sont à sec pendant la saison sèche, de décembre à mai, et torrentiels pendant la saison des pluies, de juin à novembre.

Les collines ont rarement plus de 100 à 150 mètres de hauteur ; le cerro Culebra a 180 mètres de hauteur.

Le rio Chagres descend d'un pic assez rapproché de la côte, à l'est de Colon, et décrit un demi-cercle de 150 kilomètres de développement pour se jeter dans l'océan Atlantique un peu à l'ouest de la baie de Limon.

Le Chagres rencontre le tracé du Canal près du village de Gamboa.

Les autres rivières, parmi lesquelles nous citerons l'Obispo, le Gatun et le Trinidad, qui sont des affluents du Chagres, et le Rio Grande, qui descend de la Culebra pour se jeter dans le Pacifique, sont beaucoup moins importantes; elles ne gênent en rien les travaux de creusement du Canal.

Les navires, avant d'entrer dans le Canal, passeront au sud de l'île Manzanillo, sur laquelle est construite la ville de Colon et qui est reliée à la terre ferme par le chemin de fer, puis ils doubleront la pointe d'un terre-plein conquis sur la mer, où une ville nouvelle appelée Port-Christophe a été construite par la Compagnie. — Ce terre-plein, déjà couvert de constructions, offre un aspect des plus riants, grâce aux belles allées plantées de bananiers et de palmiers qui embellissent ses rues. A son extrémité, en face même de l'embouchure du Canal, est un beau groupe en bronze : « Christophe Colomb présentant l'Amérique à l'ancien monde », cadeau de l'Impératrice Eugénie, dont l'aïeul, le comte de Montijo, premier aide de camp de Fernand Cortez, donna son nom à une baie voisine.

Une fois entrés dans le Canal, les navires traverseront d'abord, jusqu'au village de Gatun, à 9 kilomètres de la mer, des terrains bas couverts de plantes aquatiques, donnant l'aspect d'immenses prairies.

Au delà de Gatun, ils s'engageront pendant un assez long parcours dans des terrains encore généralement bas, d'où émergent, çà et là, des mamelons de 20 à 30 mètres de hauteur. Ils franchiront la 1re écluse près de Bohio-Soldado où se dresse le premier *cerro* un peu élevé.

Au delà de Bohio-Soldado est la grande plaine de Tavernilla, dont le terrain est formé de graviers et d'alluvions du Chagres.

On arrive ensuite à San Pablo, où le Canal sera coupé par la voie du chemin de fer, et où l'on construira, par conséquent, un pont tournant, non loin de la deuxième écluse.

La 3e écluse sera faite à Matachin, au kilomètre 44, et la 4e à la Corosita, au kilomètre 46.

C'est au kilomètre 45, au milieu de la distance comprise entre ces deux écluses, que le Chagres change brusquement de direction pour remonter vers le nord, et c'est là que se trouve la petite ville de Gamboa un peu en avant de Cruces, ancien village espagnol où aboutissait l'ancienne route de Panama.

C'est également là que se trouvera le barrage régulateur des crues du Chagres. Le Chagres, dont le débit est de 13 mètres au plus bas étiage, devient torrentiel en temps de pluie et donne jusqu'à 1,600 mètres d'eau par seconde. On transformera la vallée supérieure du Chagres, à l'aide d'un barrage établi à Gamboa, en un immense réservoir pouvant contenir un milliard de mètres cubes, où l'on accumulera les eaux des crues en ne les laissant écouler que petit à petit, par un déversoir, dans un Canal de Dérivation qui sera sensiblement parallèle au Canal navigable.

Le barrage de Gamboa, qui sera construit avec les déblais des grandes tranchées avoisinantes, s'appuiera sur deux grandes montagnes, le cerro Santa-Cruz et le cerro Obispo, qui enserrent la vallée du Chagres et réduisent sa largeur à 150m environ au point où le fleuve change de direction. La construction de ce barrage, qui est dès maintenant en bonne voie d'exécution, ne présente aucune difficulté sérieuse.

La 5e écluse sera construite au kilomètre 50, à l'origine de la grande tranchée de la Culebra et du bief de partage du canal.

A partir de ce bief, la descente sur le versant du Pacifique se fera par cinq écluses placées aux kilomètres 55,500, 56,600, 58, 59 et 62.

On rencontrera dans ce trajet, près de Pedro Miguel, un autre pont tournant pour le passage du Panama Rail Road sur la rive gauche du Canal.

Après avoir passé la dernière écluse, les navires se trouveront dans la plaine basse du Rio-Grande ; ils n'auront plus qu'à traverser quelques kilomètres de terrain bas pour arriver en rade de Panama, après 17 heures de navigation.

Telle est la topographie du Canal de Panama.

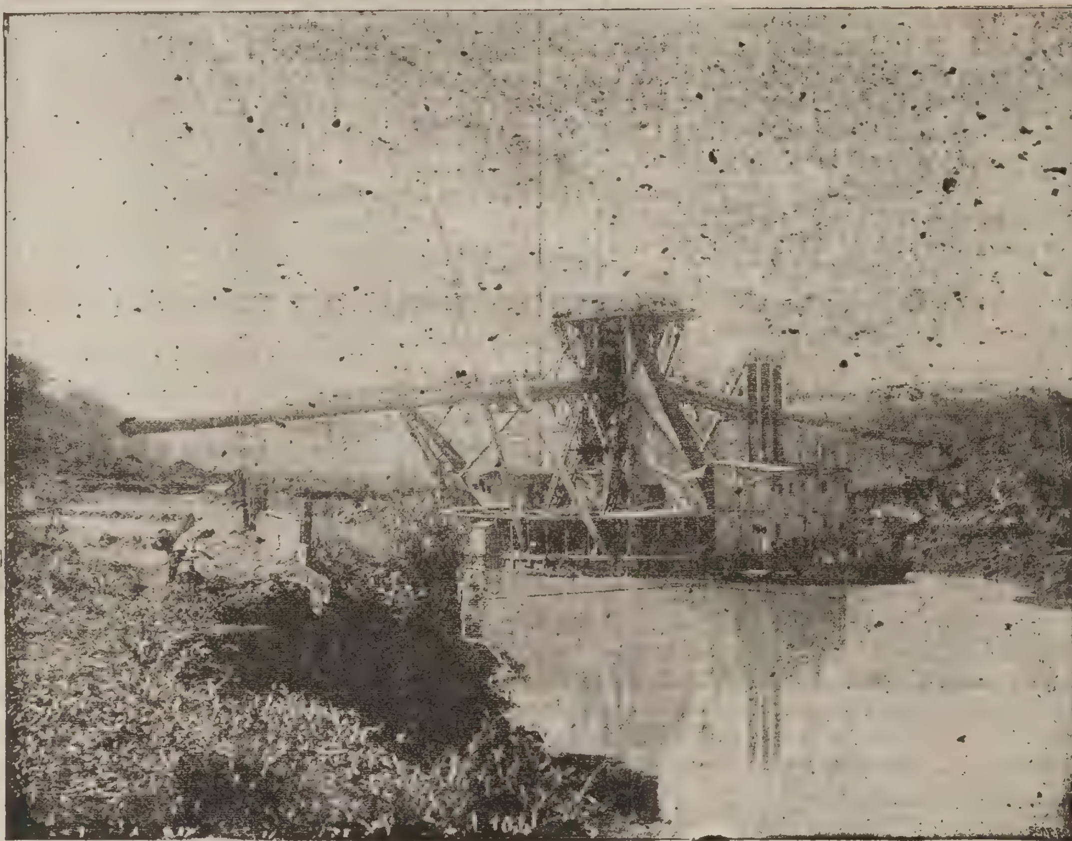
Après avoir donné des explications sur l'état d'avancement des divers chantiers du canal montré par la série de projections photographiques, — dont nous reproduisons les quatre principales dans les pages 4 et 5 de ce supplément du *Bulletin*, — M. Ferdinand de Lesseps a conclu en ces termes :

Ces vues successives, photographiques, sont la meilleure réponse qui pût être faite aux attaques dirigées contre nos braves travailleurs dans l'isthme et qui nous arrivent de temps en temps ou d'Amérique ou d'Angleterre. Vous venez de voir (c'est un exemple entre plusieurs) le percement de la roche du Mindi que l'on déclarait presque inexécutable Si je vous avais lu un rapport d'ingénieur constatant le fait important accompli, vous auriez très probablement entendu dire, dans peu de temps, que ce rapport exagérait la description du résultat acquis sur cette partie de l'isthme. Le soleil qui, dans cette circonstance, a été notre rapporteur, ne permettra sans doute pas de contradiction. On ne rédige pas une vue photographique.

Eh bien ! il n'est pas certain que les adversaires du Canal de Panama ne trouvent le moyen d'accuser le soleil. Car c'est par la calomnie que l'on mène la campagne contre l'œuvre que la France a entreprise à Panama.

Tant que l'exécution matérielle du Canal fut douteuse, tant que l'effort à faire pour installer les machines puissantes destinées à creuser le Canal préoccupa les théoriciens, on laissa les actionnaires tranquilles ; mais aussitôt que la certitude du succès final apparut, fut démontrée, alors on essaya, par des manœuvres de Bourse et des bruits de toutes sortes, d'intimider ceux qui avaient répondu, avec moi, à l'appel du Congrès international, et cela simplement pour s'emparer à vil prix du Canal au détriment de ceux qui avaient fait les premiers sacrifices.

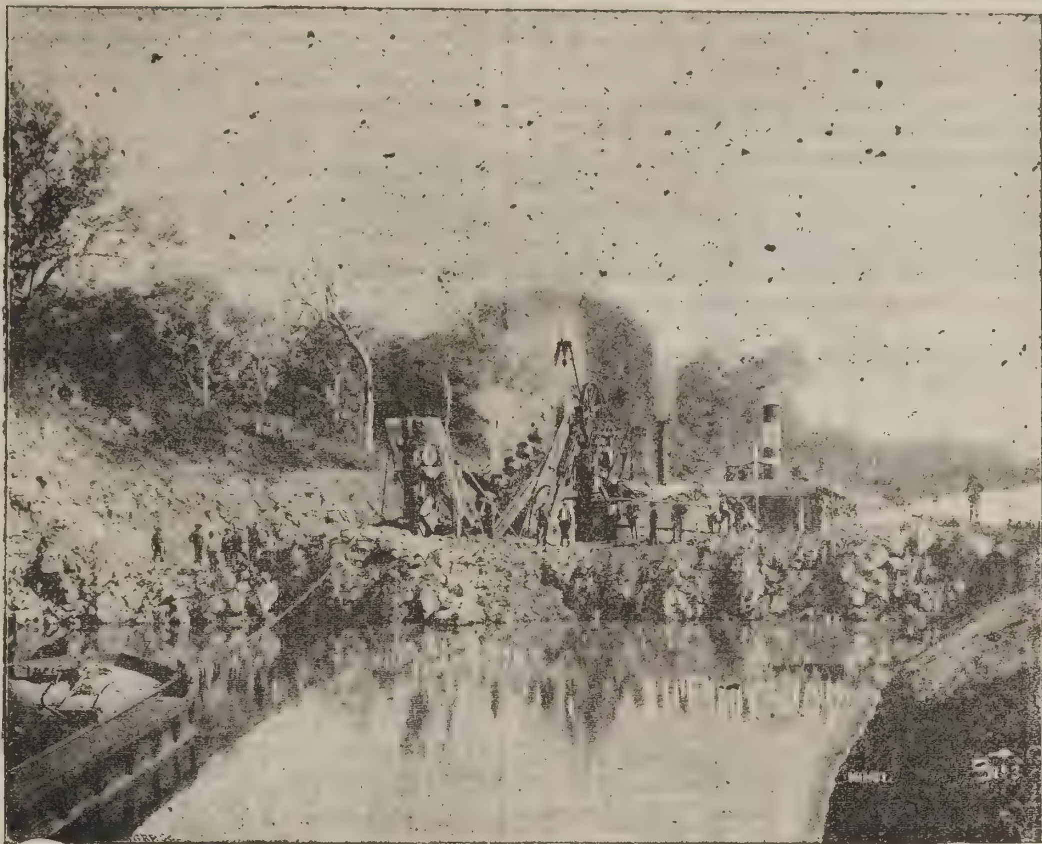
Sans nous laisser décourager, nous avons poursuivi l'œuvre avec une énergie qui, il faut bien le dire, a surexcité davantage nos adversaires. Les moyens qu'ils ont employés, quelquefois odieux, ont souvent nui à notre crédit, et nous avons dû faire des emprunts onéreux; tandis que



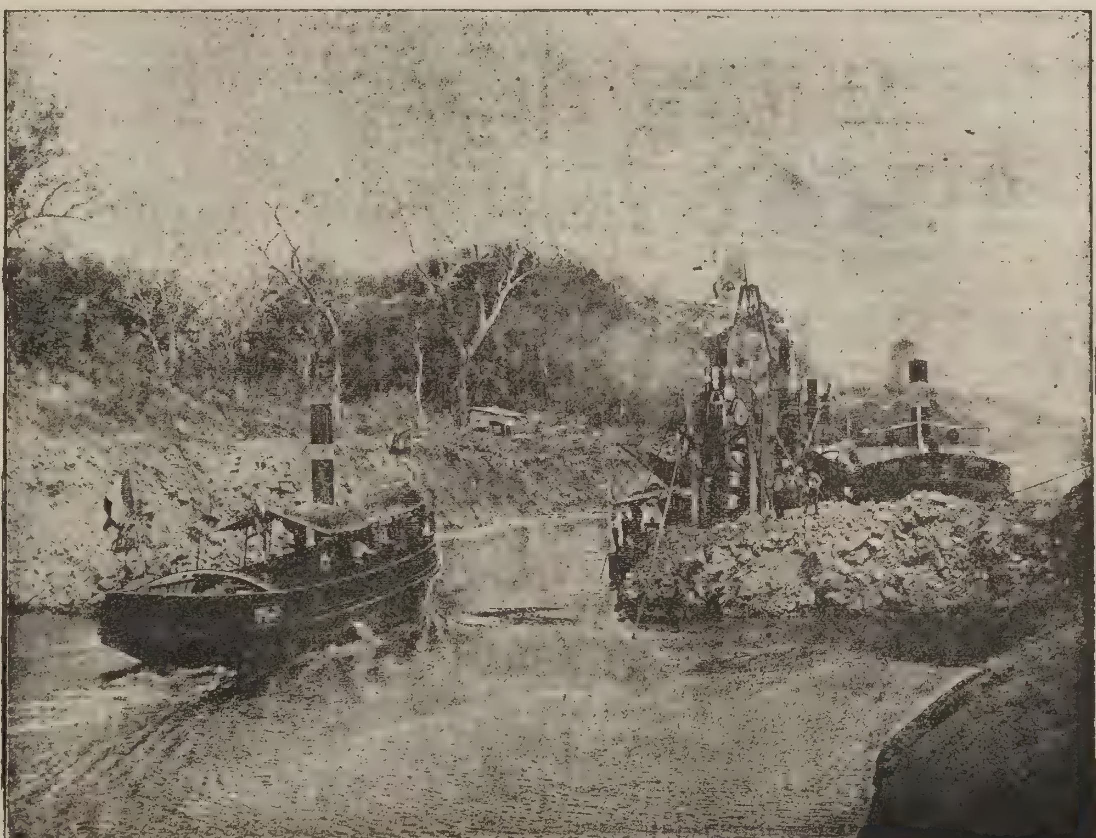
Une drague à long couloir travaillant à l'avancement au kilomètre 18, près Caïmito.



La Culebra. — Excavateur en fouille. — Voie en cours de montage pour l'élargissement de la cunette.



Butte du Mindi attaquée par une drague à laquelle est accosté un hopper barge à vapeur.



La butte du Mindi percée. -- La drague continue l'élargissement. — Passage d'un remorqueur.

quelques-uns de nos entrepreneurs, moins persévérants, moins courageux que nos actionnaires, se sont laissé impressionner et n'ont pas tous répondu aux organisations que nous avions consenties, aux engagements qu'ils avaient pris pour le recrutement des ouvriers.

Nos dépenses se sont accrues de la charge des intérêts annuels que nous servions, tandis que le manque d'ouvriers ainsi que la non utilisation du matériel énorme que nous avions fourni, risquait de nous faire perdre un temps précieux.

Déjà nos adversaires se réjouissaient de nos ennuis ; déjà ils voyaient le moment où ils pourraient s'emparer de notre œuvre.

Nous avons déjoué ces calculs en décidant qu'au moyen de biefs éclusés le Canal serait ouvert à la grande navigation dans le plus bref délai, et qu'ensuite, par la suppression successive des biefs, on pourrait réaliser dans l'avenir l'exécution du canal à niveau.

Renouvelant à Panama ce que nous avions fait à Suez, nous avons simplement rapproché le moment où la voie nouvelle sera ouverte à la navigation du monde. Et il ne sera pas dit qu'après avoir exécuté dans l'intérêt universel, mais à son bénéfice exclusif, le Canal de Suez qui lui a déjà rapporté plus de deux milliards et demi de francs, la France se sera laissé prendre aux pièges de ceux qui convoitaient le Canal de Panama. Ces deux conquêtes pacifiques ne nous seront pas enlevées.

L'ÉMISSION DU 26 JUIN 1888

La presse française a salué avec un enthousiasme patriotique l'emprunt en obligations à lots, dès à présent en souscription, dont le produit assurera l'achèvement du Canal.

Nous ne pouvons pas, faute de place, citer ici toutes les appréciations des organes de l'opinion publique ; nous nous bornerons donc à reproduire les principaux passages d'un article du *Journal du Havre*, le port du Havre étant un des plus intéressés en France, par ses relations commerciales, par son importance maritime, à l'exécution du Canal de Panama.

On sait, dit le *Journal du Havre*, comment la question du Panama, pour et contre laquelle il a été tant bataillé, s'est résolue.

Les deux Chambres, répondant au vœu de l'opinion publique, tenant compte d'intérêts français bien évidents, ont autorisé l'émission des nouvelles obligations à lots.

Ce vote est de ceux dont on doit féliciter le Parlement, car il consacre le triomphe de la bonne cause et il assure l'achèvement d'une œuvre qui fait honneur à notre pays, en fournissant à la Compagnie de Panama les dernières ressources qui lui étaient nécessaires pour mener à bien son entreprise.

Dans l'histoire de cette fin de siècle un peu triste, la France aura donc cette grande gloire d'avoir exécuté, seule, par son intelligence et par ses capitaux, les deux œuvres pacifiques les plus considérables et les plus utiles, le canal de Suez et le canal de Panama, qu'il est tout naturel d'associer, car elles ont été conçues, exécutées par le même homme, elles ont passé par les mêmes épreuves.

Ce succès doit être attribué à la confiance persévérante et énergique dans l'entreprise, que les actionnaires et les obligataires ont partagée avec M. de Lesseps.

La confiance, ajoute notre confrère, était d'autant plus facile dans la seconde circonstance, qu'elle avait pour base les précédents du Canal de Suez.

En effet, les luttes, l'opposition, les obstacles, le dénigrement systématique avaient assailli le Canal de Suez, comme ils menacent, toujours impuissants d'ailleurs, le Canal de Panama.

Qui ne se rappelle l'incrédulité et les sarcasmes du début ?

A la vérité, on admettait bien que, si jamais un Canal pouvait être creusé entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique, il y passerait un trafic énorme et que ce serait une magnifique affaire, aussi belle, plus belle même que l'affaire de Suez; mais, on se hâtait d'ajouter que la possibilité de creuser ce Canal, de percer cet isthme n'était rien moins que démontrée.

A mesure que les travailleurs envoyés par M. de Lesseps et dirigés par la même administration qui a fait le Canal de Suez, prouvaient, en l'exécutant, que le Canal de Panama était exécutable, la négation et le dédain, qui devenaient de moins en moins possibles, faisaient place à des attaques et à des manœuvres d'une autre sorte contre les actionnaires, qu'on voulait détacher de M. de Lesseps, à qui on voulait arracher leur fidèle concours.

Les manœuvres réitérées des spéculateurs avaient un but, que la sagesse des uns et la fermeté des autres ont frustré :

Une panique aurait bien fait l'affaire de ceux qui voulaient intimider les actionnaires et les amener à vendre leurs titres. Ils n'attendaient que ce moment pour s'emparer financièrement du Canal de Panama, pour l'accaparer, pour l'arracher à l'épargne française, qui a formé le premier capital.

Ces calculs ont été déjoués par la clairvoyance du Parlement, par l'union des actionnaires et de M. de Lesseps, par l'attachement de la France à une si belle entreprise.

Voici la conclusion du *Journal du Havre :*

Ce siècle est un siècle d'argent, où trop souvent les mérites se mesurent à la fortune. Eh bien ! ceux qui auront coopéré à l'exécution du Canal de Panama, comme ceux qui n'ont pas désespéré de l'exécution du Canal de Suez, se seront illustrés et enrichis, et ce sera justice.

Il est bien acquis, aujourd'hui, que le Canal de Panama, passant par les mêmes vicissitudes, aura la même fortune que le Canal de Suez. Le Canal de Panama s'achèvera comme s'est achevé le Canal de Suez; il sera ouvert à la grande navigation à l'heure dite, malgré ses adversaires, généralement étrangers, qui voudraient, en le prenant, enlever à la France ce titre de gloire et cette richesse.

S'il y a des surprises, — on en prévoit déjà, — il ne s'agira que de surprises agréables, car aujourd'hui les prévisions sont plus belles que celles qu'il était permis de concevoir au début.

Le canal de Suez a déjà rapporté à l'épargne française, à la petite épargne, près de deux milliards de francs, et l'exploitation de ce canal n'en est encore qu'à ses débuts.

On voit combien il est facile de servir à la fois ses intérêts et son pays.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE

DE

PANAMA

PRÉSIDENT-DIRECTEUR : M. FERDINAND DE LESSEPS

Emprunt de 720 millions
Emprunt autorisé conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai 1836, par la loi du 8 juin 1888, mais sans aucune garantie ou responsabilité de l'État

Souscription publique à Deux Millions d'Obligations à Lots

ÉMISES A 360 FRANCS

RAPPORTANT 15 FRANCS PAR AN

Payables semestriellement les 1er Décembre et 1er Juin de chaque année

REMBOURSABLES PAR DES LOTS OU A 400 FRANCS

dans un délai maximum de 99 ans

TABLEAU DES LOTS TIRÉS CHAQUE ANNÉE

6 tirages par an, du 16 Août 1888 au 15 Juin 1913. — **1er tirage le 16 Août 1888**

3 lots de 500.000 fr. — 3 lots de 250.000 fr. — 6 lots de 100.000 fr., etc.

16 Août.	Francs.	15 Octobre.	Francs.	15 Décembre.	Francs.	15 Février.	Francs.	15 Avril.	Francs.	15 Juin.	Francs.
1 lot de	500.000	1 lot de	250.000	1 lot de	500.000	1 lot de	250.000	1 lot de	500.000	1 lot de	250.000
1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000
2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000
2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000
5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000
50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000

Par an : **366 lots** s'élevant à Fr. 3.390.000

4 tirages par an, du 16 août 1913 jusqu'à complet amortissement

2 lots de 500.000 fr. — 2 lots de 250.000 fr. — 4 lots de 100.000 fr., etc.

16 Août	Francs	15 Novembre	Francs	15 Février	Francs.	15 Mai	Francs.
1 lot de...........	500.000	1 lot de...........	250.000	1 lot de...........	500.000	1 lot de...........	250.000
1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000
1 —	10.000	1 —	10.000	1 —	10.000	1 —	10.000
1 —	5.000	1 —	5.000	1 —	5.000	1 —	5.000
5 lots de 2.000.....	10.000	5 lots de 2.000.....	10.000	5 lots de 2.000.....	10.000	5 lots de 2.000......	10.000
50 — 1.000.....	50.000	50 — 1.000.....	50.000	50 — 1.000.....	50.000	50 — 1.000......	50.000

Par an : **236 lots** s'élevant à Fr. 2.200.000

Le paiement des lots aura lieu un mois après chaque tirage

Le remboursement à 400 francs et le paiement des lots seront garantis par un dépôt de Rentes françaises ou de Titres garantis par le Gouvernement Français, conformément aux termes ci-après de la loi du 8 juin 1888 (art. 1er, paragraphe 4) :

« *Le remboursement de cet emprunt dans un délai maximum de 99 ans et le paiement des Lots seront*
« *garantis par un dépôt suffisant, avec affectation spéciale, de Rentes françaises ou de Titres garantis par le*
« *Gouvernement Français.* »

Indépendamment de l'amortissement qui se fera chaque année par le paiement des lots, l'amortissement à 400 francs commencera à partir de 1913.

Le dépôt en Rentes françaises ou Titres garantis par le Gouvernement Français sera administré par une Société civile spéciale, indépendante de la Compagnie de Panama.

Prix d'émission payable comme suit :

				timbre compris.
1er Versement	20 fr. en souscrivant	20 fr.	»	
	40 fr. à la répartition (du 5 au 10 juillet 1888)	40	»	
2e —	60 fr. du 20 au 25 Août 1888, sous déduction des intérêts courus à raison de 4 0/0 l'an	59	84	
3e —	60 fr. du 5 au 10 Novembre 1888 — —	59	18	
4e —	45 fr. du 5 au 10 Février 1889 — —	43	44	
5e —	45 fr. du 5 au 10 mai 1889 — —	43	10	
6e —	45 fr. du 5 au 10 Août 1889 — —	42	60	
7e —	45 fr. du 5 au 10 Novembre 1889, sous déduction des intérêts à raison de 4 0/0 l'an jusqu'au 1er Décembre 1889	41	18	
	TOTAL	349 fr.	34	

CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA SOUSCRIPTION

Les souscripteurs qui libéreront intégralement leurs titres en faisant le versement de répartition dans le délai fixé pour ce versement, c'est-à-dire du 5 au 10 juillet 1888, auront droit au coupon de 7 fr. 50 à échoir le 1er décembre 1888.

Les souscripteurs auront, à toute époque, après le versement de répartition, la faculté d'anticiper la totalité des versements, sous bonification d'intérêts au taux de 4 0/0 l'an. Dans ce cas, la libération sera constatée sur le titre provisoire qu'ils conserveront jusqu'au 15 décembre 1889.

A partir du 16 décembre 1889, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs, sans conformité de numéros. Les titres définitifs prendront seuls part au tirage du 15 février 1890.

Un droit de préférence est accordé aux porteurs d'Obligations Nouvelles 3me série (émission du 14 mars 1888); ils pourront souscrire au nouvel emprunt, avec irréductibilité, un nombre de titres nouveaux égal au nombre des titres de cette 3me série possédés par eux. En outre, la Compagnie leur accorde le droit d'échanger leurs titres libérés (obligations nouvelles 3me série) contre des obligations à lots du présent emprunt.

Dans ce cas, leurs titres seront pris en paiement au prix de 460 francs; la soulte qui pourra leur revenir sur les titres échangés sera intégralement appliquée à la souscription irréductible d'obligations du nouvel emprunt, soit à titre de premier versement ou de versements anticipés, soit à titre de libération entière.

Les porteurs de tous titres émis par les Compagnies de Suez et de Panama jouiront d'un droit de préférence jusqu'à concurrence de la moitié du présent emprunt; à cet effet, ils seront admis à souscrire autant d'obligations de l'émission actuelle qu'ils présenteront de titres des Compagnies de Suez et de Panama. Si le nombre des obligations souscrites dans ces conditions excède un million de titres, il y aura lieu, entre ces souscriptions, à une réduction proportionnelle.

Les coupons échus et ceux à échoir en juillet 1888 de Rentes françaises au porteur, de valeurs de la Compagnie de Suez et de la Compagnie universelle du Canal interocéanique seront acceptés en paiement.

Sur la somme de 360 francs versée par chaque souscripteur pour une obligation, 300 francs sont attribués à la Compagnie universelle du Canal interocéanique, et 60 francs à une Société civile formée entre tous les souscripteurs des obligations du présent emprunt, aux termes d'un acte reçu par Me Champetier de Ribes et son collègue, notaires à Paris. Les capitaux appartenant à la Société civile seront placés en Rentes françaises ou en Titres garantis par le Gouvernement Français, de manière à assurer le remboursement des obligations sorties à 400 francs et le paiement des lots, conformément à l'article 1er, § 4, de la loi du 8 juin 1888.

Le remboursement du capital de 400 francs et le paiement des lots ainsi garantis, le sont en outre directement par la Compagnie universelle du Canal interocéanique qui reste seule chargée du service des intérêts.

La souscription au présent emprunt emporte adhésion aux statuts de la Société civile.

Les titres provisoires attribués aux Souscripteurs à la répartition seront au porteur ou nominatifs, suivant leur demande. Ils seront délivrés à la caisse où la souscription aura été faite.

Les versements successifs sur les obligations provisoires seront reçus au siège de la Compagnie, aux guichets des Sociétés de crédit désignées ci-dessous et chez leurs Correspondants en France et à l'Etranger.

Les versements en retard seront passibles d'un intérêt de 5 0/0 l'an.

Les titres provisoires sur lesquels les versements exigibles n'auraient pas été effectués pourront être vendus à la Bourse de Paris, sans mise en demeure, un mois après l'échéance du terme dû, pour le compte et aux frais et risques des retardataires; dans tous les cas, ils ne pourront être régularisés que par le versement d'une soulte représentant les intérêts composés nécessaires à la reconstitution du capital d'amortissement et de garantie des lots. *En cas de sortie au tirage, les porteurs de titres non régularisés seront déchus du droit à la prime de remboursement et au bénéfice des lots.*

Les titres définitifs seront munis de coupons semestriels de 7 fr. 50 c. aux échéances des 1er juin et 1er décembre, payables au siège social de la Compagnie, à Paris, et chez ses Correspondants en France et à l'Etranger.

Les formalités nécessaires pour l'admission des Obligations à la Cote officielle seront remplies en temps opportun.

La Souscription sera ouverte et close le 26 Juin 1888

A la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique, 46, rue Caumartin
A la Compagnie Universelle du Canal de Suez, 9, rue Charras.
Au Comptoir d'escompte de Paris, 14, rue Bergère.
A la Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, 72, rue de la Victoire.
A la Société de Dépôts et de Comptes courants, 2, place de l'Opéra.
A la Société Générale *pour favoriser le développement du Commerce et de l'industrie en France*, 54, rue de Provence.
A la Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin.
Au Crédit Lyonnais, 19, boulevard des Italiens.
A la Banque d'Escompte de Paris, place Ventadour.
A la Banque Franco-Egyptienne, 3 et 5, rue Saint-Georges.

Et dans leurs bureaux de quartiers, à leurs agences en province et à l'Étranger et chez leurs correspondants en France et à l'Étranger

On peut souscrire dès à présent par correspondance.

Paris — Société anonyme de Publications périodiques, 13, quai Voltaire. — P. Mouillot, imp. 85460.

§ 8.

La proposition de loi se compose de quatre articles :

Le premier détermine ;

1° Le montant des titres que la Compagnie de Panama est autorisée à émettre (600 millions) ;

2° La somme maximum qui pourra être attribuée annuellement sous forme de lots (1 0/0 du capital, soit 6 millions) ;

3° La valeur minimum des titres émis (300 fr.) et l'interdiction de tout fractionnement ultérieur ;

4° La fixation et la destination du fonds de garantie.

L'article 2 autorise la Compagnie à convertir tout ou partie de ses obligations anciennes, en se conformant aux dispositions de l'article premier.

Cet article a été critiqué par la minorité de la Commission comme autorisant une sorte de loterie incessante.

Il a été répondu, au nom de la majorité, que cette loterie, à supposer que cette qualification soit exacte, ne sera pas plus immorale que celle autorisée par l'article premier ; que cette opération, si la Compagnie la réalise, sera un nouveau moyen pour elle d'alléger ses charges, et qu'il ne convient pas d'amoindrir l'aide que la Chambre des Députés a cru utile de lui accorder.

L'article 3 stipule, d'une part, que tout le matériel nécessaire à l'accomplissement des travaux sera fabriqué en France ; et, d'autre part, que les matières premières devront être de provenance française.

Enfin, l'article 4 impose à la Compagnie l'obligation, sous peine du retrait possible par le Ministre des Finances de l'autorisation accordée, d'insérer dans ses prospectus, affiches, publications et autres documents destinés à la publicité, ainsi qu'en tête des titres provisoires ou définitifs remis aux souscripteurs, la mention suivante ; « Emprunt autorisé conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai 1836 par la loi du..., mais sans aucune garantie ou responsabilité de l'Etat. »

§ 9.

Telle est, Messieurs, dans son ensemble et dans ses détails, la proposition de loi dont vous êtes saisis.

En dépit des attaques dont elle a été l'objet, la Chambre des Députés l'a votée à une grande majorité (284 voix contre 128).

Elle l'a votée, parce que, grâce aux déclarations faites et aux précautions prises, ce vote ne doit engager ni sa responsabilité, ni celle du Gouvernement. La vôtre ne sera pas davantage engagée.

Grâce aux ressources que cette autorisation lui permettra de se procurer, la Compagnie espère atteindre enfin le but de ses persévérants efforts.

Votre commission salue cette espérance et l'accompagne du vif désir d'en voir la prochaine et définitive réalisation.

Comme la présente proposition, le projet de loi soumis au Parlement en 1868, pour autoriser la Compagnie du Canal de Suez à émettre des obligations à lots, rencontra d'ardents adversaires et de puissants contradicteurs.

Quand on se reporte aux débats auxquels ce projet a donné lieu, on voit que le langage tenu par les adversaires de ce canal fut identique à celui que tiennent aujourd'hui les adversaires du canal de Panama. Beaucoup, parmi ces derniers, ont le mérite de la mémoire ; ils n'ont pas le mérite de l'invention.

En dépit des efforts tentés en 1868 par les adversaires du canal de Suez, malgré leurs présages décourageants et leurs prédictions pessimistes, la Compagnie de ce canal a obtenu l'autorisation qu'elle sollicitait.

Cette autorisation a été le salut de l'œuvre ; ce salut a été la récompense de ceux qui y étaient demeurés intrépidement fidèles.

Que fût-il advenu, si la loi du 1er juillet 1868 n'eût pas été votée ?

Au lieu du salut, c'était une catastrophe immédiate, un désastre irréparable ; c'était la ruine complète de l'entreprise, et de quelle entreprise ! d'une entreprise française à tant d'égards, d'une entreprise créée par un Français, avec des capitaux français, avec des ingénieurs français, d'une entreprise internationale, intéressant, non pas seulement la France, mais l'Europe et le monde entier, d'une entreprise enfin, dont la réussite a été pour notre patrie un nouveau titre d'honneur et de gloire.

L'entreprise du Panama n'est ni moins française, ni moins grande, ni moins glorieuse.

Ses auteurs, qui sont également ceux de l'entreprise de Suez, vous demandent l'appui qu'il y a vingt ans ils ont obtenu de vos devanciers.

Au nom de ce passé, au nom de l'avenir, nous vous demandons de le leur accorder.

Par ces motifs, et à raison de l'urgence, votre Commission vous demande de voter la présente proposition, telle qu'elle a été votée par la Chambre des Députés.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Marseille, le 9 mars, par le paquebot « Olinde-Rodrigues »

M. le docteur FUSIER (Maurice-Pierre-Joseph), médecin

De Saint-Nazaire, le 10 mars, par le paquebot « Amérique »

MM. MONET (Edouard-Henri), agent technique.

DELEAU (Eugène-Emmanuel), surveillant de dragues.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Septembre 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations de ce mois.

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et maxima moyens.		Hauteur en millimèt.	NOMBRE de jours.
	minim.	maxim.				
Colon ...	23°6	32°6	27°5	84 8	396m/m 8	20
Gamboa.	21 8	33 2	26 3	83 8	320 0	16
Naos	24 4	32 2	27 0	83 8	177 4	17
Totaux.	69 8	98 0	80 8	252 4	894 2	53
Moyennes	23 3	32 7	26 9	84 1	298 1	18

La température moyenne n'a pas varié à Naos d'août à septembre. Elle a baissé de 0°2 à Gamboa et elle s'est élevée de 0°3 à Colon. En général la température moyenne de Gamboa paraît un peu inférieure à celles de Colon et de Naos, ce qui doit tenir à l'altitude.

La température de l'eau de la mer s'est élevée de 0°, 6 à Colon où elle est en septembre de 30°, 7. Elle s'est élevée de 1°, 3 à Naos et a atteint 29°, 9. C'est générale-

ment dans ce mois qu'a lieu le maximum annuel, avec assez peu de différence d'un Océan à l'autre.

L'état hygrométrique a un peu diminué par rapport au mois d'août, ce qui s'explique par une diminution sensible dans les pluies. Comme d'habitude, la quantité d'eau tombée est plus faible à Naos que dans les deux autres stations.

Le Chagres a éprouvé peu de variations durant le mois, sauf une très forte crue survenue le 6 et qui a été à peu près aussi rapide dans sa descente qu'à sa montée. Dans cette crue le niveau de l'eau à Gamboa s'est élevé de 4m43 entre le 6 à 11 heures du matin et le 7 à 1 heure du matin. La durée du maximum a été d'une demi-heure environ.

Le régime du vent est le même qu'en août, c'est-à-dire à « brises faibles et variables en direction ». A Naos, toutefois, on constate une certaine fixité. Sur 120 observations il a été relevé 46 fois la direction Nord-Ouest. A Gamboa les calmes sont toujours fréquents le matin à 7 heures et le soir à la même heure.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 08	0m 49	0m 44
Naos	0 02	6 14	6 12

Ces mouvements sont en général plus forts qu'en août, à cause de l'équinoxe de septembre. Ils ont eu lieu les 10, 12, 19, 20 et 21.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Janvier 1888.

	ENTRÉES Nombre	ENTRÉES Tonnage	SORTIES Nombre	SORTIES Tonnage
Vapeurs	36	68.797 t	31	60.032 t
Voiliers	21	3.951	5	75
Totaux	57	72.748 t	36	60.107 t

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

ONZIÈME TIRAGE. — 15 JUIN 1888

1,023 OBLIGATIONS

Le onzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 15 juin 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,023 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

1.126	3.340	6.905	8.003	10.925
1.319	4.060	6.955	8 471	11.248
1.896	4.190	7.203	8.629	12.183
2.239	4.273	7.520	9.122	13.103
2.715	6.351	7.560	9.871	13.721
3.264	6.664	7.770	9.892	14.083
14.293	40.433	70.217	93.414	121.575
14.511	40.615	71.605	93.561	122.114
14.758	42.477	71.639	94.438	122.202
15.476	42.801	72.626	94.925	122.726
15.594	43.282	73.046	95.663	122.867
16.118	44.253	73.107	95.743	123.639
16.834	44.521	73.108	96.101	123.864
16.950	45.691	73.713	96.262	124.340
17.179	46.023	74.576	96.652	124.580
17.765	46.315	74.847	96.982	124.937
17.885	46.356	75.764	97.202	125.229
18.193	46.494	76.295	97.329	125.299
18.299	46.654	76.744	97.630	125.511
18.619	47.078	76.945	98.240	126.118
19.201	47.086	77.008	98.544	126.211
19.724	48.669	77.053	98.877	126.935
19.734	49.294	77.445	98.998	127.116
20.578	49.296	78.071	99.116	128.004
20.911	50.263	78.622	99.266	128.784
21.117	50.734	78.807	99.276	129.796
21.945	51.237	78.995	99.737	130.503
22.418	51.565	79.260	99.770	130.656
22.429	51.637	79.484	100.347	130.744
22.845	51.840	79.598	100.956	130.977
22.961	53.701	80.252	102.217	131.610
23.329	53.854	80.597	102.889	134.633
23.983	54.378	81.427	103.218	135.300
24.160	54.498	81.540	103.316	135.447
24.809	54.929	81.738	105.117	136.502
25.532	55.387	81.817	105.833	137.814
25.604	55.763	82.239	105.947	139.051
26.234	55.861	82.485	105.993	139.552
26.367	56.418	82.753	106.263	140.243
27.496	56.860	83.156	106.745	140.796
28.264	57.259	83.308	107.087	141.578
29.481	57.278	83.461	108.051	141.672
29.520	57.795	83.540	108.458	141.748
29.614	58.240	84.020	108.717	141.937
29.859	58.451	84.103	109.414	142.293
29.957	59.475	84.230	110.151	142.449
30.229	59.728	84.298	111.024	144.366
30.670	61.607	85.015	113.422	144.989
30.792	61.694	85.800	113.528	145.217
31.456	61.947	86.378	114.243	145.853
32.531	61.983	86.482	114.255	146.603
32.762	62.099	87.785	114.263	146.971
32.905	63.135	88.037	114.449	146.987
33.109	63.173	88.262	114.925	147.043
33.573	63.348	88.342	115.323	147.159
33.774	63.417	91.146	115.991	147.314
33.901	63.493	91.693	116.533	147.513
34.422	63.497	91.762	117.198	147.836
34.472	63.601	91.813	117.617	149.088
34.774	64.051	91.884	117.634	150.222
35.183	64.187	92.077	117.706	151.201
35.864	65.214	92.176	118.087	151.520
35.904	65.420	92.282	119.575	152.251
35.988	66.991	92.553	119.877	152.345
36.024	67.607	92.687	120.146	152.698
36.712	69.064	92.986	120.931	153.003
37.075	69.229	93.109	121.057	153.190
37.929	69.277	93.112	121.196	153.318
39.142	69.641	93.336	121.513	154.916

155.169	185.154	213.392	243.329	274.639	305.052	330.334	356.063	376.973	405.926
155.540	185.369	213.481	243.330	274.658	305.369	330.470	356.179	377.119	407.377
155.555	185.821	214.098	243.868	275.180	305.502	330.508	356.229	377.884	407.868
156.401	186.803	214.392	243.933	275.936	305.637	331.081	357.091	378.857	408.039
157.169	187.098	215.209	244.005	275.995	305.937	331.239	357.273	378.869	408.775
157.362	187.240	216.176	244.424	276.872	307.940	331.272	357.289	379.039	408.800
157.588	187.411	216.681	244.492	277.050	307.976	331.527	357.977	379.105	409.562
158.220	188.209	216.809	244.843	277.081	308.241	331.929	358.363	379.158	409.681
159.041	190.771	216.868	244.925	277.186	308.671	332.450	358.878	379.299	409.846
159.371	190.881	218.091	245.472	278.039	309.388	333.461	359.275	381.040	410.414
159.604	190.925	218.356	246.622	278.504	311.131	334.017	359.321	381.245	410.661
160.410	191.655	218.576	247.260	278.847	311.213	334.245	359.443	381.252	411.641
161.643	191.805	218.787	247.645	279.446	311.338	334.252	359.484	381.286	411.796
161.761	192.026	219.752	247.939	279.485	311.981	334.551	360.387	381.903	411.873
161.933	192.873	219.968	250.032	279.867	312.328	334.998	361.006	381.988	412.956
162.512	193.000	221.452	250.147	280.635	312.441	335.234	361.730	382.096	413.088
162.815	193.762	221.815	251.446	283.913	312.508	335.236	361.800	382.262	413.400
163.350	194.059	222.123	252.134	284.356	312.800	335.880	362.323	382.264	414.001
163.520	194.250	222.166	253.410	284.702	312.819	336.281	362.562	384.055	414.074
164.379	194.701	222.250	254.414	284.902	313.542	336.689	362.593	384.124	414.659
165.087	196.263	222.632	255.371	285.007	314.924	336.799	362.826	384.202	414.689
165 767	196.370	222.893	255.507	285.749	315.163	337.854	363.241	384.270	416.507
167.351	196.985	222.989	256.415	285.790	316.251	338.420	363.265	384.282	416.520
167.793	197.064	223.799	256.472	286.025	316.978	338.706	364.722	386.806	416.589
168.367	197.249	224.592	256.920	286.462	317.107	339.322	364.746	387.333	416.718
168.809	197.819	224.977	257.616	286.695	317.304	339.656	365.028	388.190	417.050
169.716	198.306	224.993	257.729	287.280	317.556	341.096	365.502	391.086	417.541
169.722	198.997	225.277	257.990	287.679	317.701	341.619	366.078	391.154	418.067
169.937	199.119	225.566	258.072	288.368	317.750	341.790	366.323	391.727	418.192
170.063	199.628	225.973	258.372	289 299	317.762	341.866	366.335	392.068	419.929
170.245	199.677	226.116	258.572	289.485	317.787	342.008	366.624	392 399	420.401
170.715	200.200	226.872	258.598	290.667	317.908	342.985	367.118	393.187	421.717
171.056	200.891	227.786	258.970	290.796	318.271	343.448	367.591	393.645	421.778
171.212	201.990	228.435	259.578	291.204	318.871	344.027	367.717	393.949	422.430
171.267	202.469	229.473	259.693	291.505	319.733	344.215	367.742	394.075	422.992
171.464	202.689	229.508	259.865	291.568	319.736	344.256	368.002	394.271	423.076
171.899	202.831	230.156	260.745	291.698	320.402	344 510	368.671	394.412	424.005
171.985	203.643	231.064	261.477	293.036	321.249	344.520	368.802	394.718	424.630
172.043	204.407	231.306	261.523	293.126	321.458	345 597	369.295	394.902	424.974
173.101	204.905	232.420	263.022	294.492	321.841	346.079	369.453	395.379	425.206
174.692	205.916	232.565	263.495	295.230	322.226	346.823	369.554	396.013	425.690
176.004	206.492	232.677	263.668	296.250	322.502	346.862	369.784	396.366	426.995
176.677	207.081	233.613	264.050	296.358	322.551	346.868	370.087	396.635	427.111
177.456	207.144	234.031	265.151	296.667	322.743	348.554	370.091	397.286	427.400
178.382	207.172	234.521	265.498	297.074	323.253	348.931	370.528	397.313	427.901
178.495	207.223	234.795	265.675	297.178	323.442	349.868	371.748	397.987	427.953
178.563	207.536	235.046	265.783	297.275	323.762	350.311	372.272	398.215	428.297
179.112	207.597	235.113	266.119	297.471	323.962	350.372	372.297	399.064	428.325
180.033	207.721	236.156	266.999	297.564	324.279	351.472	372.764	399.641	428.466
180.068	207.826	236.420	267.485	298.298	324.379	352.047	373.440	400.988	428.496
180.231	207.906	236.495	268.664	298.320	324.566	352.234	373.673	401.563	428.872
180.293	207.928	237.326	268.675	298.424	325.105	352.822	373.737	402.742	428.986
181.309	208.071	237.725	269.226	298.705	325.525	353.318	373.911	403.382	429.485
181.481	208.264	237.876	270.510	299.181	326.842	353.401	374.074	403.546	430.720
181.818	208.848	239.383	271.094	299.513	327.089	353.543	374.276	403.920	431.053
182.201	208.849	239.966	271.476	300.379	327.679	353.892	374.444	404.727	431.487
182.511	209.791	240.218	271.759	300.748	327.849	353.962	374.733	404.774	433.974
183.173	209.937	240.478	272.037	300.876	327.996	354.340	374.788	405.018	434.087
183.174	211.010	240.490	272.404	301.692	328.391	354.358	374.881	405.097	434.692
183.671	211.509	241.558	273.692	302.250	328.548	354.646	375.593	405.287	434.832
183.792	211.912	242.155	274.072	302.312	329.444	355.223	376.045	405.428	435.181
184.265	212.736	242.861	274.462	303.880	329.716	355.338	376.178	405.638	435.519
185.149	212.811	243.168	274.473	304.689	330.186	355.544	376.419	405.679	435.652

435.719 442.650 446.466 452.551 456.504
436.749 443.914 447.241 452.919 456.921
437.056 444.523 448.426 453.095 457.028
437.250 444.614 448.443 453.290 457.276
437.414 444.643 448.652 453.581 457.640
4 8.840 444.705 449.330 454.042 458.157
439.917 445.413 444.761 454.578 458.333
440.083 445.622 450.079 454.883 458.802
440.182 445.664 450.875 455.652
442.114 446.415 452.117 455.758

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 16 juillet 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

ONZIÈME TIRAGE — 15 JUIN 1888
202 OBLIGATIONS

Le onzième tirage des Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 15 juin 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 202 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

19.526	à	19.550	25
55.476	à	55.500	25
57.851	à	57.852	2
59.576	à	59.600	25
142.726	à	142.750	25
154.451	à	154.475	25
168.276	à	168.300	25
182.876	à	182.900	25
207.151	à	207.175	25
		Total.....	202

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 16 juillet 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 5 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

51.651 — 51.661 à 51.668
51.670 à 51.675 — 74.601 à 74.604
80.759 — 84.973 — 86.584 à 86.588
109.851 — 123.759 — 123.771 — 152.289

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

Quatrième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (3e série) sont prévenus que le quatrième versement de 100 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 25 au 30 juin courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

ACTIONS

Paiement du 15e coupon.

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 15 (de 12 fr. 50 cent.) échéant le 1er juillet 1888, sera payé, à partir du lundi 2 juillet 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de: 11 fr. 975, *impôts deduits,* par action nominative, et de 11 fr. 601, *impôts deduits,* par action au porteur.

Le coupon sera également payé aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 5 0/0

Paiement du 12e coupon

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 12 (de 12 fr. 50 cent.) échéant le 15 juillet 1888, sera payé à partir du lundi 16 juillet 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 12 fr. 125, *impôt deduit,* par obligation nominative, et de 11 fr. 798, *impôts déduits,* par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e série)

Sixième tirage.

Le sixième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le vendredi 13 juillet 1888, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.000 obligations qui seront remboursables à dater du 16 août suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 27 *Juin* 1888

CONVOCATION

MM. les Actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le mercredi, 27 juin 1888, à deux heures de l'après-midi, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain, à Paris.

Pour assister ou se faire représenter à l'Assemblée, les actionnaires propriétaires d'au moins vingt actions doivent justifier, rue Caumartin, 46, à Paris, du dépôt de leurs titres dans la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie en France ou à l'étranger.

Cette justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

Banque de France ;
Syndicat des agents de change de Paris ;
Banque d'Escompte ;
Comptoir d'Escompte ;
Crédit Foncier ;
Crédit industriel et commercial ;
Crédit Lyonnais ;
Société de dépots et de comptes courants ;
Société générale.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes des articles 42 et 43 des statuts, titre VI, l'Assemblée générale n'est régulièrement constituée que si les Actionnaires qui la composent représentent le quart du capital social. Si, sur une première convocation, les Actionnaires ne remplissaient pas les conditions ci-dessus, la réunion serait ajournée, et l'ajournement ne pourrait être moindre d'un mois ; dans ce cas, les Actionnaires en seraient informés en temps utile.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 juin.

OPPOSITIONS

Opp. 911.— Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 mars 1888), d'Obligation Nouvelle (1re série), n° 272,384.

Opp. 912.— Sur dix obligations 4 0/0 au porteur, nos 105,950 à 105,959.

Opp. 913.— Sur deux Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 27,088 et 134,969.

Opp. 914. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 145,673.

Opp. 915. — Sur quatre-vingts obligations 4 0/0 au porteur, nos 304,539 à 304,565, 324,497, 324,498, 334,727 à 334,733, 335,031, 335,034 à 335,039, 362,041, 365,171 à 365,178, 375,080 et 375,081, 378,826, 378,227 à 378,251.

Opp. 906. - Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 549,797 à 549,801.

MAINLEVÉES

Opp. 860. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 76,718.

Opp. 868. — Sur quatre actions au porteur, nos 573,576 à 573,579.

Opp. 888. — Sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 68,825 et 68,826.

Opp. 900. — Sur quinze obligations 3 0/0 au porteur, nos 253,476 à 253,485, 63,301, 63,756, 66,747, 68,754, 113,797.

Sur trente et une obligations 5 0/0 au porteur, nos 81,828, 165,653, 165,655, 129,202, 115,823, 107,577, 107,578, 235,335, 216,136, 40,194, 190,181, 190,183, 61,943, 61,944, 215,714, 188,042 à 188 046, 188,048, 649,650, 52,950, 52,951, 120,293, 120,305, 120,304, 34,217 et 34,461.

Opp. 916. — Sur une Obligation Nouvelle (3e série), non libérée, au porteur, n° 7,852.

Opp. 917. — Sur deux Obligations Nouvelles (2e série), au porteur, nos 194,124 et 207,258.

Opp. 918. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (3e série), n° 1,751 pour cent cinquante obligations.

ERRATUM

Opp. 892. — Au lieu de : 30 Obligations Nouvelles (1re série), nos 322,173 à 322,202.

Lire : 30 Obligations Nouvelles (1re série), nos 332,173 à 332,202.

Le Gérant : Pourtet.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 14 JUIN 1888

DATES — Juin	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. janvier 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 16 janv. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 oct. 87	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 fév. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titr définitifs Jouiss. 15 mars 88	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 325 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 janv. 88
1er	2640 2640	380 378.75 381.25 382.50 383.75 386 25 387 50 386.25 385	en liq.: 380 au 15, 380	305 310 306.50 307.50 310	190 189 190	228 229 230 228	390 395 390 395	400 403 404 405	370 371 375	380 382.50 383.75 384.50 385
2	2650 2675 2700 2650 2600 2625 2650 2675 2700 2675	390 393.75 395 392.50 395 393.75	en liq.: 395 au 15, 397.50	312 313 313.25 314 315	190 192 193 195 194	230 231 232 232.25 233 234	395 397 398	407 408	370 378	390 392.50 392.75
4	2700	398.75 400 401 25 402.50 398.75	en liq.: ...... au 15, 400	320 321 322.50 323 324 320 321	195 194 193.50 194	235 234 233.50 233	398.50 399 399.75	409 407 50	380 381 384	385 390 392
5	2698.75 2695 2690 2685 2680 2675 2650	400 401.25 402.50 398.75 400 398.75	en liq.: ...... au 15, 402.50	324 323.50 323.25 322 321.50	193 192	235 235.75 325 234.75 234	399 398.75 397.50 395	407.50 410 408	380	385 386.50
6	2600 2575 2500	396.25 395 393.75 392.50 396.25 393.75	en liq.: ...... au 15, 397.50	320 319 315 310 312.50	188.75 187.50 186.50 189.50 191 190	230 229 227.50 225 228.75 227	399 395 393 394	395 400	373 373.50 374	386.25 390 386 385 383.75
7	2550 2525 2500	383.75 385 386.25 388.75 386.25 382.50 381.25 380 383.75 385 385 382 50	en liq.: .. ... au 15, 386.25	307.50 306.25 305 303 302.50 304 302.50 302.25 302	185 182.50 180 181 180 176	228 227 225 222 221.50 220 218 216	390 387.50 385 383	395 397 392 390	375 370 365 363.75	377 375 372.50 370 367.50 365 367.50 370
8	2500 2475 2450 2500 2475 2500	375 376.25 378.75 380 381.25 382.50 383.75	en liq.: ...... au 15, 377 50	300 300.50	180 179 180 178.50 179	210 212 215 216.50 216 217 218 217	375 370 377.50 378.75 375 380	385 380 387.50 388.75 390 393	357.50 352 355 365 366	360 361 365 366
9	2550 2525 2510	393.75 392.50 391.25 392.50 393.75	en liq.: ...... au 15, 395	305 307 306 307.50 308 309 310	185 186 185 186 185 184.50 185	223 220 222 224 224.75 225	389.75 385 387.50	400 395	367.75 365	368.75 370 371 372.50
11	2550 2530 2550	395 393.75 392.50 392.50 393 75	en liq.: ...... au 15, 395	310 311.25 312 313.75 315 310	190 189 188 186 185	227.50 228 226 225	390	400 405 400	365 366	370 380 377 378 380
12	2530 2550	386.25 387.50 385 387.50 385 383.75 385	en liq.: ...... au 15, 387.50	305 301	185 184 183.75 182 50 181.50 181.50	224 225 223 222 221	390 389 388 387 386 385 384	400 397.50 395 390 392.50	365 363.75 362.50 364.25	370 367.50
13	2540 2530 2550 2565 2575 2600 2530	383.75 382.50 381.25 383.75 385 382.50 381.25 380 382.50	en liq.: ... au 15, 385	302 304 301	180 181 180 179 178 177	220 224 220	380 383 382 381.50 377 376.50 375 380	390 391.25 392.50 393.75	360 355 363.75 360	370 367.50 365
14	2600 2650	381.25 382.50 383.75 380 382.50	en liq.: 382.50 au 15, 405	300 303	180 178 180	220 219 221	378.75 375 376.75 375	392.50 390 385	353.75 360 357.50	367.50 365

9e Année. — Numéro 213. Lundi 2 Juillet 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

L'ÉMISSION DES OBLIGATIONS A LOTS

RÉSULTATS

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

à Messieurs les Fondateurs, Actionnaires, Obligataires, Correspondants de la Compagnie et aux Souscripteurs aux Obligations à Lots.

Paris, le 29 Juin 1888.

MESSIEURS,

Le 18 juin, les conditions de l'émission des *obligations à lots* étaient à peine connues et déjà les souscripteurs affluaient. Nos associés et le public répondaient à l'appel fait pour achever le Canal de Panama.

La presse, bien informée, prévoyait avec raison un résultat final dépassant le nombre des obligations émises.

Le 22 juin, quatre jours avant la clôture de la souscription, à la Bourse de Paris, et sans aucune espèce de motif avouable, les spéculateurs, habituels adversaires de notre entreprise, imposaient violemment, scandaleusement, une baisse temporaire aux actions de notre Société.

Le lendemain, même manœuvre, nouvelle baisse absolument injustifiée.

Et en même temps, des circulaires mensongères et de fausses dépêches télégraphiques, affirmant ma mort, étaient répandues et expédiées dans le monde entier!

Les misérables qui ont osé employer de tels moyens, à un pareil moment, pour entraver une œuvre où sont engagés l'épargne et l'honneur Français, avaient bien calculé leur temps : le démenti à infliger à ces abominables machinations ne pouvait arriver que trop tard.

En effet, dans certaines parties de la France, comme dans des villes étrangères, une véritable inquiétude s'est emparée de ceux qui allaient souscrire aux obligations à lots.

M. le Procureur de la République, saisi d'une plainte immédiate, a ordonné une enquête pour découvrir les auteurs de ces manœuvres coupables.

Mais malgré ces manœuvres, la France, comme toujours, a répondu à ces adversaires déloyaux : plus de 350,000 souscripteurs ont pris, à eux seuls, 800,000 obligations, soit 290 millions de francs. Leurs souscriptions leur sont totalement attribuées ; les souscripteurs auront donc à effectuer, du 5 au 10 juillet prochain, le versement de 40 francs par obligation souscrite, versement exigible pour participer au tirage du 16 août prochain, qui comporte un lot de 500,000 francs, un lot de 100,000 francs, 2 lots de 20,000 francs, 2 lots de 5,000 francs, 5 lots de 2,000 francs et 50 lots de 1,000 francs.

Les souscripteurs qui se libéreront complètement du 5 au 10 juillet prochain, en versant le complément de 340 francs par obligation souscrite, auront droit au coupon de 7 fr. 50 à échoir le 1er décembre.

Un groupe financier composé de grands Etablissements de crédit et de Banquiers, demeurés constamment fidèles aux œuvres de Suez et de Panama, m'a offert (et j'ai accepté) d'intervenir aussitôt pour consolider le succès d'une émission si violemment combattue et assurer aux meilleures conditions la marche de l'entreprise.

J'ai la satisfaction de vous faire connaître que, grâce à ce concours puissant d'amis persévérants et de patriotes, le versement des sommes nécessaires pour assurer, aux termes de la Loi, le paiement de tous les lots et tout le capital apporté par les souscripteurs, « par un dépôt de Rentes « françaises ou de titres garantis par le Gouver« nement français », sera immédiatement effectué.

Ainsi donc, comme je l'avais promis, quoi qu'il puisse arriver dans l'avenir, le service de tous les lots inscrits à tous les tirages et le remboursement à 400 francs de toutes les obligations, sont définitivement garantis.

Ce résultat me console des calomnies et des outrages dont j'ai été abreuvé, parce que j'ai voulu à Panama, comme à Suez, creuser un Canal maritime international, neutre, qui sera pour tous une œuvre de commerce tranquille et une entreprise de pacification universelle, et pour la France une source de bénéfices incalculables, un titre nouveau de pure gloire.

Je remercie du fond du cœur cette légion nouvelle de 350,000 souscripteurs qui, répondant à mon appel, viennent d'assurer l'achèvement du Canal maritime.

Et je remercie aussi, publiquement, les Directeurs des grands Etablissements de crédit et les Banquiers amis de la France qui, par leur intervention spontanée, ont déjoué les calculs des adversaires acharnés de notre entreprise nationale.

Ces résultats justifient ce que je vous écrivais le 9 juin dernier :

« Pendant la période longue et difficile que « nous venons de traverser, vous disais-je, mal« gré toutes les attaques, toutes les menaces, « toutes les manœuvres de ceux qui convoitaient « notre magnifique entreprise, le zèle de nos « travailleurs ne s'est pas ralenti un instant.

« Les Français énergiques et dévoués savaient « qu'ils pouvaient compter sur leurs compa« triotes ; ils étaient soutenus par leur patrio« tisme, encouragés par l'exemple de leurs de« vanciers qui ont fait le Canal de Suez, — si « attaqué jadis et qui a déjà rapporté à la France « près de deux milliards ! — et ils ont poursuivi « quand même, à Panama, l'exécution de l'œuvre « dont l'achèvement prochain sera pour notre « nation un nouveau titre de gloire en même « temps qu'une nouvelle source de richesses.

« Et il est juste d'associer aux travailleurs de « l'Isthme marchant à cette conquête pacifique, « ceux qui, par leurs capitaux, en assurent le « succès définitif. »

Veuillez agréer, Messieurs et chers Associés, la nouvelle assurance de mon entier dévouement.

Le Président-Directeur,
Ferdinand de Lesseps.

P. S. — Le versement de 40 francs par obligation souscrite ou la libération totale de l'obligation (340 fr. encore à verser) doivent être faits là où le souscripteur a effectué son versement de souscription, ou bien par correspondance, du 5 au 10 juillet prochain.

F. de L.

LE BANQUET DU 19 JUIN

M. Antonio Flores, Ministre et représentant de la République de l'Equateur à Paris, venant d'être élu Président de la République Equatorienne, ses « amis de France » lui ont offert un banquet pour fêter sa nomination.

Le Comité d'organisation était composé comme suit:

MM. Ferdinand de Lesseps, *Président.*
Aburto, ancien Directeur du Trésor public du Mexique.
Blanco (le général Guzman), Ministre plénipotentiaire de la République de Venezuela.
Canet (Gustave), Ingénieur, Directeur de l'artillerie des Forges et Chantiers de la Méditerranée.
Chabrier, Ingénieur, Administrateur délégué de Compagnie Générale Transatlantique.
Faye, Membre de l'Institut, ancien Ministre de de l'Instruction publique.
De Hérédia, ancien ministre des Travaux publics, Député de la Seine.
Hurard (Marius), Député de la Martinique.
Isaac (Al.), Sénateur de la Guadeloupe.
De Mahy, ancien Ministre de la Marine, Questeur de la Chambre des Députés.
De Mazewski, Chef du service du portefeuille du Crédit Foncier de France.
Méliodon, Secrétaire général du Crédit Foncier de France.
Pereire (Eugène), Président du Conseil d'administration de la Compagnie générale Transatlantique.
Posada (le général A.), Ministre plénipotentiaire de la République de Colombie.
Sarlat (Gaston), député de la Guadeloupe.
Santa Anna Néry, Commissaire de l'Empire Brésilien à l'Exposition Universelle de 1889.
De Viale-Rigo, ancien Consul général de la République de Venezuela.
Zaldivar (Rafael), ancien Président de la République du San Salvador.

Ce banquet a eu lieu le mardi 19 juin, à l'hôtel Continental, sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps. Voici le compte rendu sténographique des discours et des paroles qui y ont été successivement prononcés :

DISCOURS DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Messieurs,

Rien ne pouvait m'être plus agréable, dans les circonstances actuelles, que l'honneur que vous m'avez fait en m'appelant à ce banquet offert au Ministre choisi librement par ses concitoyens pour présider la République de l'Equateur.

Lorsqu'en 1879, le Congrès international, réuni à Paris pour adopter le meilleur tracé d'un Canal interocéanique, désigna le point de l'Isthme qui sépare Colon de Panama, les représentants de toutes les nations venus officiellement à ce Congrès, me demandèrent de prendre la direction de l'œuvre dont ils réclamaient l'exécution au nom des intérêts universels. (*Applaudissements.*)

J'acceptai, malgré les hésitations de mes meilleurs amis, en disant (permettez-moi de répéter mes propres paroles) qu'un général « qui a gagné « une bataille n'a pas le droit de se refuser à un « deuxième combat ». (*Applaudissements.*)

Mes amis avaient raison, Messieurs, parce qu'ils prévoyaient le renouvellement des luttes de Suez ; et je n'avais pas tort, non plus, parce que j'envisageais la grandeur de l'entreprise, la gloire de mon pays, la fortune de mes compatriotes, le service immense à rendre à l'humanité, et qu'en conséquence une fois décidé, rien ne me ferait reculer. (*Applaudissements.*)

Je n'ai pas reculé, Messieurs, et je ne reculerai pas.

Les plus grands navires passeront dans deux ans à travers l'Isthme de Panama, au moyen d'écluses, et plus tard, beaucoup plus vite qu'on ne pourrait le croire, le Canal maritime sera percé à niveau, d'un Océan à l'autre Océan, comme le Canal de Suez.

Les deux Amériques seront séparées par un détroit libre et neutre, comme l'Afrique a été séparée de l'Asie, et l'œuvre de paix, l'œuvre de civilisation, aura été exécutée sur le territoire indépendant de la République de Colombie. (*Applaudissements.*)

J'ai donc considéré l'appel personnel qui m'a été fait par le Congrès international comme un ordre donné à la France, et j'ai obéi pour la gloire de notre drapeau national. (*Applaudissements.*)

Notre réunion d'aujourd'hui me permet d'exprimer un autre sentiment, que j'éprouvai avec une extrême vivacité le jour où j'acceptai ma seconde mission. Ce sentiment particulier est celui que j'ai au cœur depuis mon enfance, par les liens qui m'attachent à cette race fière, noble, héroïque, qui a conduit les destinées des Républiques de l'Amérique centrale et de l'Amérique du sud. (*Applaudissements.*)

Messieurs, qui représentez ici dignement ces Républiques, le sang généreux qui coule dans vos veines bat du même battement que le sang de mon cœur, parce qu'il est de même origine, parce qu'il vient de la même source, le sang latin ! (*Applaudissements.*)

Et qui, plus que M. Antonio Flores, le fils du général Flores qui fut l'un des principaux lieutenants de Bolivar (*Applaudissements*), et le fondateur de la République de l'Equateur, qui mieux que lui, représenterait cette affinité fraternelle qui m'émeut et qui unit si fortement notre chère France à vos Républiques ? (*Applaudissements.*)

M. Antonio Flores vous dira que lorsqu'il s'asseyait sur les bancs de notre grande université, au collège Henri IV, à côté de M. de Mahy, le questeur de notre Chambre des députés, et lorsqu'il écoutait les leçons de nos professeurs de droit, il se sentait chez lui, presque dans sa propre patrie. Et j'ajouterai que représentant son pays à Rome, à Londres, à Madrid et à Washington, il ne nous oubliait pas : il savait que ses frères de France, frondeurs parfois, impatients d'apparence, sont tenaces et disciplinés lorsqu'il s'agit de défendre une belle cause, de servir un progrès de l'humanité.

C'est lui, c'est le Représentant de la République de l'Equateur qui, par des négociations d'une profonde habileté, a su amener un rapprochement entre l'Espagne et les Républiques américaines du Pacifique (*Applaudissements*), au grand avantage du commerce européen, secondant les vues du Gouvernement français, qui l'a promu au grade de commandeur de la Légion d'honneur. (*Applaudissements.*)

Et c'est lui, vous le savez, Messieurs, qui vient de signer avec notre Ministre des affaires étrangères un traité de commerce et d'amitié entre la France et l'Equateur où est inscrit, pour la première fois, le principe de l'arbitrage comme moyen de régler les difficultés éventuelles. (*Applaudissements.*)

C'est, je l'ai dit, que mieux que personne, par sa race et par son éducation, par son caractère et par son talent, jurisconsulte et historien, M. Antonio Flores sait comment il faut parler à la France pour l'émouvoir et l'entraîner.

Lorsqu'en 1880, le 31 mars, — il y a huit ans, — j'entamai la campagne pacifique pour le percement de l'Isthme américain, M. Antonio Flores écrivait et signait ceci :

« L'Equateur, par son voisinage avec Panama « et par le souvenir de sa participation à la glorieuse unité Colombienne, s'intéresse plus que « toute autre nation à l'ouverture de l'Isthme.

« Aussi mon pays fait-il plus que des vœux « pour cette magnifique entreprise : il place « toute son espérance dans cette œuvre, la plus « grande du siècle et la plus féconde en biens, « œuvre qui sera plus utile à l'humanité que ne « le fut la découverte du cap de Bonne-Espérance, car l'Asie est la terre du passé et l'Amérique la terre de l'avenir ! » — Ce sont vos propres paroles.

Le 10 avril dernier, s'adressant à un souverain de notre Europe, il disait encore :

« L'occasion de rapprocher nos deux pays l'un « de l'autre nous semble plus propice au moment où la science se prépare à le faire par « l'inauguration d'une nouvelle voie interocéanique. »

Je bois à M. Antonio Flores, au Président de la République de l'Equateur, à l'ami fidèle et clairvoyant qui n'a jamais douté de la France, qui sait notre vaillance et notre désintéressement au service de l'humanité, qui n'a jamais douté de l'exécution, — si nécessaire pour préparer la paix entre les hommes ! — de l'exécution du Canal de Panama, ce qui justifie ma présence à ce banquet et le choix que vous avez fait de ma personne pour lui exprimer vos vœux.

Je bois à M. Antonio Flores, Président de la République de l'Equateur. (*Vifs applaudissements.*)

M. Ferdinand de Lesseps. — Messieurs, je viens de recevoir un télégramme de M. de Mahy qui devait être ici, qui est absent :

DÉPÊCHE DE M. DE MAHY

Ancien Ministre de la Marine, Questeur de la Chambre des Députés.

Brest, le 19 juin 1888.

MONSIEUR DE LESSEPS, PARIS.

Je présente mes civilités respectueuses à M. de Lesseps et mes regrets de ne pouvoir assister au banquet offert ce soir au président Flores.

Il ne m'a pas été possible d'abréger mon séjour à Brest.

Je prie M. de Lesseps de vouloir bien être mon interprète en faisant agréer au président Flores l'hommage de mon profond respect et à l'ancien camarade du collège Henri IV l'expression de ma cordiale amitié.

Je salue avec joie son avènement à la plus haute magistrature d'un Etat de race latine, ami de la France.

DE MAHY.

DISCOURS DU GÉNÉRAL ALEJANDRO POSADA

Ministre plénipotentiaire de la République de Colombie.

MESSIEURS,

En acceptant l'honneur de faire partie du Comité d'organisation de ce banquet, je me suis d'abord congratulé avec son digne Président au sujet d'une idée aussi heureuse qu'opportune.

Le choix de M. Antonio Flores au poste de la présidence de l'Equateur est un heureux événement pour tous ceux qui s'intéressent au sort des Républiques sud-américaines.

Quand on voit ces nations fixer leur attention sur un homme tel que M. Antonio Flores, porteur d'un nom illustre, doué d'une vaste instruction, et aux précédents toujours honorables, soit dans sa vie publique, soit dans sa vie privée, le patriotisme exulte et se réconforte ; et les intérêts étrangers déjà créés ou en train de s'établir dans ces lointains et beaux pays, si richement partagés par la Providence, augmentent de valeur par suite de la confiance qu'inspire à bon droit la sagesse de leurs citoyens. (*Applaudissements.*)

Et puisque j'ai parlé des intérêts internationaux en Amérique, dans une réunion présidée par M. de Lesseps, je ne puis m'empêcher de porter mon attention vers l'œuvre prodigieuse qu'il dirige, en athlète du progrès moderne. Et cela d'autant plus, que le Canal de Panama se rattache intimement au but de notre réunion.

Nous fêtons, en effet, Messieurs, un événement propice au bien-être présent d'une de nos Républiques, événement qui aura une bienfaisante influence sur son avenir et qui se fera sentir aussi sur l'avenir des autres Républiques sœurs. Et quel espoir plus flatteur, pour nous autres Américains, que celui que nous offre l'achèvement du Canal de Panama?

Mais il paraît qu'il éxiste quelques doutes à ce sujet, mal fondés d'ailleurs : et, par des circonstances spéciales, je suis en mesure de rassurer ceux qui pourraient en avoir besoin, parce que je connais parfaitement bien le pays théâtre des travaux, ayant été dans ma jeunesse un des employés fondateurs du chemin de fer qui traverse l'isthme ; parce que j'ai été le gouverneur du département de Panama pendant ces deux dernières années ; et parce que je viens de visiter avec la plus soigneuse attention, et dans tous leurs détails, les chantiers des travaux, où j'ai pu me rendre compte de la lutte héroïque qu'ont eu à soutenir les ingénieurs de l'entreprise, lutte dans laquelle ils ont vaincu les plus redoutables des difficultés inhérentes à cette œuvre colossale. (*Applaudissements.*)

Eh bien ! moi, je n'ai pas le moindre doute sur le couronnement complet de cette œuvre ; et la Colombie, où les travaux s'exécutent, a octroyé à la Compagnie du Canal une étendue de territoire plus considérable que quelques-uns des royaumes de l'Europe. — C'est vous dire, Messieurs, la foi qu'elle a dans la complète réussite de l'entreprise. (*Applaudissements.*)

Buvons donc à la santé de Monsieur Antonio Flores, qui personnifie aujourd'hui le patriotisme équatorien, et à celle de Monsieur Ferdinand de Lesseps, qui personnifie le génie français dans le champ du progrès matériel. (*Applaudissements.*)

DISCOURS DE M. LE COMTE DE MAZEWSKI

du Crédit Foncier de France

MESSIEURS,

N'attendez pas de moi, Messieurs, un discours. Ne craignez pas que j'abuse ici du don de l'éloquence, et cela pour plusieurs raisons, dont la première me dispensera d'énumérer les autres : c'est que ce don, je ne l'ai pas. A Dieu ne plaise, d'ailleurs, que je vous répète, en moins bons termes, ce qui vient de vous être si bien dit ! Je me bornerai à vous exprimer simplement les sentiments que m'inspirent l'objet de cette réunion et ma sympathie — notre sympathie, devrais-je dire, car vous la partagez tous — pour l'homme éminent dont nous fêtons l'avènement à la première magistrature de son pays. (*Applaudissements.*)

Ce n'est pas sans regret que M. Antonio Flores, sur le bâtiment qui va l'emporter loin de nous, verra s'éloigner, puis disparaître, les rivages de France. Je le sais, et je l'en loue, et je l'en remercie. Y a-t-il donc quelque mérite à aimer la France, alors qu'on n'y a trouvé que des regards amis, des mains tendues, des cœurs ouverts ? Mon Dieu, il faut bien l'admettre, puisque nous voyons nombre de ces hôtes, à cette France si accueillante, oublieux des enseignements de tout genre qu'elle leur a dispensés avec une générosité inépuisable, la quitter l'indifférence dans l'âme, heureux encore quand ce n'est pas la haine !

Ah ! ceux-là, Messieurs, ne l'ont pas connue ; ils ne la connaîtront jamais. Elle est trop grande

pour que leur petitesse puisse en prendre la mesure, cette nation qui, dans ses triomphes, dans ses revers, dans ses erreurs même, n'a pas cessé d'être le champion de l'humanité, de la civilisation et du progrès, qui a versé son sang pour toutes les nobles causes! (*Applaudissements.*) Prodigue de son génie comme de ce sang généreux, elle a toujours de l'un et de l'autre en réserve pour une cause juste et pour une paix féconde.

Et, à cette heure même, alors qu'autour d'elle les peuples, comme pris de vertige, se consument en armements insensés, appliquent toutes les forces vives à des œuvres de mort, ne la voyons-nous pas, seule, confiante et sereine, préparer ces grandes assises du Travail, cette Exposition de 1889, dont le succès, j'en suis sûr, je l'affirme, dépassera toutes les espérances.

Si M. Antonio Flores aime la France, il aime aussi passionnément son pays ; il l'a prouvé par les services qu'il lui a rendus et dont il reçoit aujourd'hui la plus haute récompense ; il l'a prouvé par l'appui constant et dévoué qu'il a prêté à M. Ferdinand de Lesseps et à son entreprise dont la réalisation doit avoir, pour la prospérité de la République de l'Equateur, des résultats incalculables.

Les compatriotes de M. Flores fondent en lui de grandes espérances ; ceux qui le connaissent savent qu'elles ne seront pas déçues. C'est un esprit éclairé et libéral, expérimenté, ami de la paix, s'intéressant à tous les progrès de l'humanité, à toutes les œuvres qui ont pour but de rapprocher les peuples. (*Applaudissements.*)

Aussi, j'associe le nom de M. Antonio Flores à celui de l'illustre M. Ferdinand de Lesseps, et je porte un toast au succès de leurs travaux et à la réalisation de leurs projets. (*Applaudissements.*)

DISCOURS DE M. LE GÉNÉRAL GUZMAN BLANCO

Ministre plénipotentiaire, ancien Président de la République de Venezuela.

MESSIEURS,

En félicitant M. Antonio Flores de son élection à la Présidence de la République de l'Equateur, qu'il me soit permis de porter un toast en l'honneur de deux projets qui sont, à mon avis, d'une importance capitale pour l'avenir.

Le premier, c'est la reconstitution de la Colombie, la Colombie rêvée par Bolivar el Magno, la Colombie immortalisée par nos historiens, chantée par tous les poètes sud-américains, et espérée, comme solution définitive, par tous les penseurs de notre continent. (*Applaudissements.*)

Dans cette Colombie, chacune des trois nations d'aujourd'hui, l'Equateur, la Colombie et le Venezuela, conserverait son autonomie souveraine, avec sa législation, son gouvernement et son administration propres et elles constitueraient, à Panama, le gouvernement de cette Confédération Colombienne, avec mission de former, de cultiver et de resserrer nos relations extérieures et de créer, de fomenter et de développer la marine de la Confédération, puisque cette Confédération doit être, pour beaucoup de raisons, une puissance maritime de premier ordre.

Ce que je vous propose, en second lieu, c'est de boire au Grand Français, que nous considérons déjà comme un *Grand Américain*, et au Canal de Panama, cette œuvre colossale qui est appelée non seulement à développer l'industrie, le commerce et la civilisation de l'Amérique, mais aussi à détourner le cours de tous les éléments d'antagonisme qui divisent l'Europe et à faire entrer, aussi, dans le domaine de la réalité, l'idéal de la paix universelle. (*Vifs applaudissements.*)

DISCOURS DE M. DE HÉRÉDIA

Député de la Seine, ancien ministre des Travaux publics.

MESSIEURS,

J'ai pris depuis quelque temps, grâce à votre parfaite amabilité et à votre charmante courtoisie, la très douce habitude de venir m'asseoir au milieu de vous.

Je suis fier et heureux de cette intimité. — Mais, je m'en félicite surtout aujourd'hui.

Jamais occasion plus propice ne nous a été offerte pour nous réjouir, pour ouvrir nos cœurs, et pour proclamer bien haut les sentiments de cordialité et de sincère amitié que nous éprouvons les uns pour les autres. (*Applaudissements répétés.*)

Je lève donc mon verre, et je bois à M. le Président de la République de l'Equateur, à M. le général Flores que nous honorons et que nous estimons tous. (*Applaudissements.*)

Je bois, au nom du Parlement français que je représente ici, au peuple vaillant et généreux qui, là-bas, dans les plaines de Guayaquil et de Quito, conserve des affinités si étroites avec notre race latine.

Il m'appartient quelque peu de servir entre vos nations américaines et la nation française d'intermédiaire officieux. (*Vifs applaudissements.*)

Je ne puis oublier que je suis moi-même originaire de l'Amérique, que je suis né à l'île de Cuba, à la Havane, en plein soleil des tropiques.

Vous savez également que les terribles événements de 1870 ont fait de moi un citoyen français ; que ma patrie d'adoption, avec un élan dont je lui serai éternellement reconnaissant, m'a choisi pour un de ses représentants. (*Applaudissements.*)

Cette situation toute spéciale est bien faite pour provoquer votre confiance.

Elle vous autorise, par contre, Messieurs, à vous montrer exigeants à mon égard.

Vos exigences ne lasseront jamais mon amitié. (*Applaudissements.*)

Je suis fier et heureux, Monsieur le Président, d'avoir à vous exprimer, en ce moment, les sentiments véritables de la nation française :

Vous pouvez m'en croire, vous emportez les sympathies universelles de ce pays. — Je suis autorisé à vous le dire ; je parle au nom de tous mes collègues du Parlement ici présents, au

nom de mon excellent ami M. de Mahy, questeur de la Chambre des Députés, qui a été un de vos condisciples sur les bancs du collège Henri IV, au nom de nos amis absents qui regrettent de ne pouvoir assister à ce banquet.

On a parlé, tout à l'heure, de la grande œuvre de Monsieur de Lesseps, de ce Canal de Panama sur lequel nous fondons tant d'espérances, qu'on a tant combattu et qui a fini par triompher des ignorances, des calomnies semées à plaisir sur les pas du Grand Français. (*Applaudissements.*)

Ce Canal de Panama, Monsieur le général Guzman Blanco le disait il y a quelques instants, en termes éloquents, donnera dans l'avenir les résultats les plus brillants.

Il ne satisfera pas seulement nos intérêts commerciaux et industriels; il répondra encore à des préoccupations plus élevées qui sont l'honneur des hommes politiques et des penseurs.

Grâce à lui, la paix du monde entier sera assurée, les rapports fraternels et pacifiques des nations seront mieux garantis. (*Applaudissements.*)

Oui, le Canal de Panama servira de véhicule à toutes les idées de civilisation, à toutes les aspirations généreuses, à toutes nos doctrines de justice et de liberté. Ces doctrines iront jusque sur le continent américain, et y laisseront des germes féconds, des traces ineffaçables; elles se transplanteront plus loin encore, elles iront s'épanouir jusque dans le continent asiatique. (*Applaudissements répétés.*)

Ah! c'est là une œuvre grande et sublime; M. de Lesseps en a été le puissant initiateur. Je m'applaudis d'avoir pu m'y associer, et je vous félicite, Messieurs les représentants des républiques Sud-Américaines, d'y avoir contribué aussi virilement.

Aussi bien, nous avons le même idéal.

Ah! on vous dira, Monsieur le Président — et vous avez entendu ces choses déjà — que notre démocratie française, tourmentée, agitée, incertaine dans sa marche, est une démocratie dangereuse; n'en croyez rien. On ajoutera que la France nouvelle est en plein désarroi, qu'elle provoque des répugnances et qu'elle n'est plus digne de tenir sa place dans le concert européen. Ce sont là des calomnies contre lesquelles vous protesterez.

Le peuple français est un peuple affamé de justice, jaloux de ses libertés, mais animé avant tout de l'esprit de tolérance et de fraternité.

Il sort à peine d'une nuit qui s'achève, d'une nuit pleine d'ignorances séculaires et de vieux préjugés. Il marche d'un pas quelquefois mal assuré, mais avec une énergie inébranlable, vers l'aurore nouvelle qui point à l'horizon, vers l'aurore lumineuse qui annonce le règne de l'égalité réelle entre les hommes, la souveraineté du droit dans le monde. (*Applaudissements répétés.*)

Voilà ce que rêve cette démocratie tant calomniée. Son idéal de paix et de fraternité n'est-il pas à la veille de s'affirmer avec un éclat incomparable à l'Exposition universelle qu'elle prépare?

Dans cet immense congrès de 1889, où tous les peuples se donnent déjà rendez-vous, vous pouvez être certain de notre sympathie toute particulière pour la République de l'Equateur, pour toutes les République Sud-Américaines.

Je bois à l'intimité indissoluble de la race latino-américaine, à ses progrès, à ses libertés, à ses représentants officiels ici présents, à notre hôte éminent, à M. le général Flores. (*Applaudissements.*)

DISCOURS DE M. AL. ISAAC
Sénateur de la Guadeloupe

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,
MESSIEURS,

Lorsque les personnes que vous voyez autour de vous ont songé à organiser une manifestation de respectueuse sympathie en l'honneur du premier citoyen de l'Equateur, elles ont voulu montrer que dans ce pays de France, qui s'énorgueillit de ses libérales institutions, il y a toujours des acclamations pour les drapeaux des Républiques amies.

Elles ont voulu témoigner aussi qu'entre la France gallo-romaine et les peuples issus du sang latin et de la civilisation latine, il y a un lien de parenté qui subsiste malgré les vicissitudes de l'histoire, et que chacun des grands événements qui s'accomplissent dans le monde a pour effet de raffermir et de consolider.

Certes, le moment est bien choisi pour rappeler cette fraternité des nations. Bientôt la dernière barrière qui séparait l'Amérique latine du vieux monde latin sera brisée; la magnifique conception de celui qui répond au surnom mérité de Grand Français sera bientôt réalisée, au prix des gigantesques efforts que vous connaissez, et deux mers se rejoindront, apportant dans leur reflux et répandant dans la libre Amérique du Sud, avec les richesses de l'industrie universelle, la vie et la pensée françaises.

Déjà tout ce qui fait la force et la gloire de la grande sœur, la France, est revendiqué par vous comme une partie du patrimoine de famille. Vous poursuivez le même idéal, et vous exécutez les mêmes œuvres. N'est-ce pas l'autre jour encore qu'un grand pays voisin du vôtre, Monsieur le Président, dans un élan de magnanimité digne des plus beaux jours de notre Révolution française, brisait, aux applaudissements du monde entier, les fers de trois millions d'êtres humains? (*Applaudissements*). La République de l'Equateur, toute pleine encore des souvenirs glorieux de votre héros Bolivar, et aussi de ceux du premier Président Flores, votre illustre père, avait, depuis longtemps, précédé dans cette voie son voisin le Brésil; et le choix qu'elle vient de faire, que nous célébrons en ce moment, est un garant qu'elle marchera toujours d'un pas sûr et ferme dans la large carrière du progrès et des libertés publiques.

C'est pour réunir en un seul groupe tous ceux

que nous sommes heureux de saluer dans une solennité comme celle-ci, que les organisateurs de cette fête ont placé à vos côtés deux anciens présidents de deux autres Républiques, — M. le général Guzman Blanco, M. Rafaël Zaldivar, — et à la présidence de notre banquet, l'homme à qui l'Amérique devra sa vie nouvelle, M. Ferdinand de Lesseps. (*Applaudissements.*)

Ils ont pensé aussi qu'il y avait place, dans cette cérémonie, pour quelques-uns des représentants de la France américaine, et qu'il était bon que ce soir les Antilles ne fussent pas absentes. Je les en remercie, en mon nom comme en celui de mes compatriotes ; je les remercie de l'occasion qu'ils m'ont fournie de porter ce toast non seulement à la gloire, à la prospérité de la République de l'Equateur, mais encore à l'union indissoluble de la République française et de tous les pays américains de race ou de civilisation latine. (*Applaudissements.*)

DISCOURS DE M. RAFAEL ZALDIVAR

Ancien Président de la République de San Salvador

MESSIEURS,

Je remercie beaucoup M. le comte de Lesseps de l'honneur qu'il m'a fait en m'inscrivant parmi les membres de la Commission qui se fait un bonheur de fêter l'élection à la présidence de la République de l'Equateur de l'éminent diplomate M. Antonio Flores, et je remercie également M. Ferdinand de Lesseps de m'avoir invité à prendre la parole dans une réunion aussi choisie.

Je ne crois pas que je doive féliciter mon ami, M. Antonio Flores; je dois plutôt le plaindre, parce que je sais quels soucis et quelles amertumes l'attendent. Je félicite sa patrie. Je félicite l'Equateur, parce que l'élection de M. Antonio Flores est un acte de justice et de patriotisme, qui honore cette nation, et qui prouve la sincérité de ses aspirations pour la paix et le progrès, choses que M. Antonio Flores a toujours su personnifier noblement. (*Applaudissements.*)

A titre d'Américain du centre, je crois être le fidèle interprète des sentiments de mes compatriotes, en assurant que l'élection de M. Antonio Flores est accueillie par eux avec une profonde sympathie, parce que tout ce qui tend à assurer la prospérité de l'Equateur ne peut que tourner au profit de toutes ces Républiques.

Le nom de M. Antonio Flores est respecté là-bas, et l'illustre père de notre ami, qui fut le fondateur de la République Equatorienne, fut déclaré, il y a quarante ans, *Ciudadano benemerito* (citoyen bien méritant) de Costa-Rica. (*Applaudissements.*)

Je profite, Messieurs, de cette solennelle occasion pour féliciter, avec toute l'effusion de mon cœur, l'illustre comte de Lesseps des résultats déjà acquis dans la poursuite d'une œuvre qui est, en vérité, l'œuvre de rédemption pour l'Amérique Centrale, puisque le Canal de Panama sera le véhicule principal de son commerce, le moyen le plus efficace pour rendre accessibles et faire connaître les grandes richesses, le doux climat et les enchantements naturels dont la Providence a favorisé ces pays, trop peu connus en Europe. (*Applaudissements.*)

J'ai la conviction, Messieurs, que le Canal de Panama s'ouvrira bientôt à la navigation universelle et j'affirme, pour l'avoir vu moi-même, combien les travaux sont avancés et jusqu'à quel point les principaux obstacles sont déjà vaincus. Les incrédules, s'il en reste, peuvent aller voir les travaux et, comme moi, ils en reviendront convaincus et enthousiasmés. (*Applaudissements répétés.*)

Je fais des vœux pour que la Providence puisse accorder à M. Ferdinand de Lesseps beaucoup d'années encore, afin qu'il puisse éprouver la légitime satisfaction de contempler le bien qu'il aura fait à l'humanité et particulièrement aux Républiques du Centre et du Sud de l'Amérique; car si la paix universelle est peut-être un songe irréalisable, il n'en est pas ainsi de la paix de ces Républiques américaines, que je considère comme assurée par l'œuvre gigantesque du Grand Français, pour lequel je professse la plus profonde admiration. (*Vifs applaudissements.*)

DISCOURS DE M. ANTONIO FLORES

Président de la République de l'Equateur

MESSIEURS,

Après tant de belles et d'éloquentes paroles, en trouverai-je encore qui soient dignes de vous pour exprimer toute ma reconnaissance ? Heureusement, mes sentiments sont bien connus, dans mon pays du moins, et j'ose dire qu'ils viennent d'y recevoir une éclatante consécration par l'élection populaire que vous avez la bonté de fêter ici, pour rendre hommage à une République sœur et amie, dans la personne de son représentant. (*Applaudissements.*) En m'élevant à la suprême magistrature, mes concitoyens adoptent les idées que j'ai eu à cœur de proclamer bien haut, loin de vous, aux Etats-Unis et à Berlin, et qui se trouvent formulées dans ces mots : « Rapprocher les peuples par le commerce ». Le seul moyen pour nous d'arriver à ce résultat, c'est l'achèvement du Canal interocéanique de Panama. (*Applaudissements.*)

Renverser les barrières de la nature et par cela même supprimer les distances, c'est beaucoup : c'est l'œuvre de l'Hercule antique et de l'Hercule moderne (*Applaudissements*), et pourtant, ce n'est pas assez. Faire tomber les barrières morales qui séparent les nations, voilà le complément de la route aplanie. C'est l'œuvre de la diplomatie, et c'est dans ce but que je suis venu en Europe, choisissant, ainsi que je l'ai exprimé à l'Empereur Guillaume lui-même, « le moment « où la science s'apprêtait à rapprocher nos « deux pays par le percement de l'Isthme, pour « les rapprocher aussi par la voie des traités. »

Ces traités où trois nations — la France, l'Espagne et la Belgique — adoptent le principe de l'arbitrage pour le substituer à « l'ultima ratio » des peuples, la guerre ! je les ai conclus en vue de la prochaine ouverture de l'Isthme de Panama;

et mes concitoyens, en m'honorant de leurs votes, ont voulu sans doute que je ratifiasse comme Président ce que j'avais fait comme Ministre. (*Applaudissements.*)

La Compagnie du Canal interocéanique de Panama, si justement appelée « Universelle », tant elle intéresse l'universalité des peuples, sait qu'elle peut compter sur les sympathies de mon pays; et si, au lieu d'être universelle, elle était purement et simplement française, je n'en serais pas moins un de ses plus chauds partisans. (*Applaudissements.*)

Pourquoi ne le serais-je pas? A cause de la doctrine de Monroë? Mais nous la professons tous, la doctrine de Monroë. — Que se propose-t-elle? Assurer notre propre indépendance. Eh bien ! la canalisation de l'Isthme en est certainement un des moyens; et la preuve, c'est que l'Espagne absolutiste d'autrefois fut aussi opposée à la coupure de l'Isthme, que l'Espagne libérale d'aujourd'hui, l'Espagne de l'Union ibéro-américaine y est favorable.

Il ne faut pas lui en vouloir, à l'ancienne Espagne, « Culpa fue de los tiempos, no de Espana » — ce fut la faute des temps et non celle de l'Espagne — comme l'a dit un de ses grands poètes; et j'ajouterai, en prose, que la mère-patrie ne put donner que ce qu'elle avait, ni plus ni moins que la plus jolie fille du monde. N'ayant pas la liberté pour son usage domestique, elle ne pouvait en faire un article d'exportation. (*Rires.*) En outre, la doctrine de Monroë, purement politique, n'a rien à faire avec les entreprises d'un autre genre; cette doctrine, ayant pour objectif la garantie de notre indépendance, ne saurait vouloir autre chose que ce que nous voulons nous-mêmes, c'est-à-dire tout ce qui tend à notre progrès.

Nous craignons si peu, dans mon pays, les associations avec la France pour des œuvres de civilisation, que la République de l'Equateur elle-même lui a proposé une association de cette nature par mon entremise. « La France et ma patrie sont sœurs par la science », selon l'heureuse expression d'un savant français.

On nous a enseigné à tous, au collège, que les mesures géodésiques exécutées à Quito, notre capitale, au siècle dernier, par vos académiciens, La Condamine, Bouguer et Godin, sont la base du système métrique français; mais ce que vous n'avez certainement pas appris sur les bancs de l'école, c'est que j'ai proposé à la France, il y a plus d'un quart de siècle, de reprendre, à frais communs, la grande œuvre du siècle dernier et d'établir à Quito un observatoire franco-équatorien. Vous voyez donc que nous n'avons pas peur de votre association pour la cause du progrès. (*Applaudissements.*)

Et comment pourrions-nous craindre une œuvre qui réduira de moitié la distance qui nous sépare de vous? Sur le Canal planera, du reste, l'ombre de Bolivar, comme pour rassurer et protéger les cinq nations qui lui doivent leur existence.

L'inauguration du Canal de Panama verra aussi — j'en émets ici le vœu — l'inauguration de la statue de Bolivar, le « Grand Américain », par Ferdinand de Lesseps, le « Grand Français », nouveau lien d'union entre les deux mondes, auquel aura contribué un autre illustre Américain, ici présent.

J'émets un autre vœu : celui que tous les chefs des Etats Américains solennisent, dans deux ans, en 1890, par leur présence, la « grande fête humanitaire de l'inauguration du Canal de Panama », fête qui doit sceller la fraternité des nations des deux hémisphères. (*Applaudissements.*)

Un dernier vœu, c'est que cette inauguration, réalisant l'œuvre de Ferdinand de Lesseps, réalise aussi la pensée de Bolivar, et coïncide avec l'installation du conseil des Amphictyons à Panama, arbitre suprême de la Confédération hispano-américaine.

Ce serait là le meilleur hommage à rendre au libérateur d'un monde; car on honore plus la mémoire d'un héros en faisant revivre son cœur et son génie, qu'en perpétuant ses traits dans le marbre ou l'airain. (*Applaudissements.*)

Ainsi, l'inauguration du Canal ne serait pas seulement l'union des deux Océans, mais encore l'union des peuples, œuvre commune de Bolivar et de Ferdinand de Lesseps ! (*Applaudissements.*)

M. Ferdinand de Lesseps prend la parole : — Nous proposons, dit-il, d'envoyer un télégramme au Président qui gouverne en ce moment à Quito, pour lui dire que M. Flores et notre réunion le félicitent cordialement et saluent en même temps la République qu'il a présidée. (*Assentiment unanime.*)

TÉLÉGRAMME ADRESSÉ AU PRÉSIDENT EN EXERCICE DE LA RÉPUBLIQUE DE L'ÉQUATEUR.

PRESIDENTE, QUITO,

Banqueteando al Ministro Flores numerosos amigos, os enviamos cordial saludo.

FERDINAND DE LESSEPS.

Traduction

Dans un banquet offert au Ministre Flores par ses nombreux amis, nous vous envoyons un salut cordial.

FERDINAND DE LESSEPS.

M. Faye. — On pourrait aussi envoyer un télégramme à l'empereur du Brésil, pour dire qu'on a félicité son pays de l'abolition de l'esclavage.

M. Ferdinand de Lesseps. — L'empereur du Brésil a promis d'assister à l'inauguration du Canal. Si vous voulez, nous lui enverrons un télégramme pour lui dire que la réunion que j'ai l'honneur de présider...

M. Faye. — ... a félicité l'empereur du Brésil de l'abolition de l'esclavage. (*Applaudissements.*)

M. Ferdinand de Lesseps. — Votre réunion félicite l'empereur du Brésil de l'abolition de l'esclavage. (*Applaudissements.*)

TÉLÉGRAMME A SA MAJESTÉ DOM PEDRO
Empereur du Brésil, à Aix-en-Savoie.

SIRE,

Dans un grand banquet offert à M. Antonio Flores, à l'occasion de son élection à la présidence de la République de l'Equateur, Monsieur le sénateur Isaac ayant fait allusion à la magnanime décision par laquelle Votre Majesté a aboli l'esclavage dans ses Etats, la réunion a demandé unanimement, et par acclamation, qu'il vous soit adressé de chaleureuses félicitations pour ce grand acte d'humanité et de civilisation.

Je suis heureux d'avoir été désigné pour vous les transmettre et d'avoir l'occasion de vous renouveler l'expression de l'admiration que je professe, depuis de longues années, pour votre libéralisme éclairé et votre sincère amour de la science et du progrès.

FERDINAND DE LESSEPS.

DISCOURS DE S. EXC. Mgr ROTELLI
Nonce apostolique du Saint-Siège.

MESSIEURS,

Je porte la santé de M. Antonio Flores, l'éminent diplomate, l'ami sincère et sympathique de la France.

Je bois à l'union de toutes les races latines, à la réalisation de la paix internationale. (*Applaudissements.*)

Je bois au Grand Français (*Applaudissements*) qui, après avoir uni la mer Méditerranée à la mer Rouge, aura bientôt coupé en deux grands morceaux le Nouveau-Monde de Christophe Colomb, pour hâter la réalisation de l'idéal chrétien : un seul monde, une seule famille. (*Vifs applaudissements.*)

M. Antonio Flores reprend la parole en ces termes :

Nous ne pouvons pas nous séparer sans porter un toast au digne Président de la République française : à M. Carnot. (*Applaudissements.*)

Je ne m'attendais pas à l'insigne honneur que m'a fait sa future Eminence le cardinal Rotelli ; mais je ne puis pas garder le silence après des paroles si belles, si touchantes. Je bois donc à la santé du Chef de la Chrétienté si dignement représenté à Paris par un nonce qui a eu le tact, dans ce banquet de paix universelle, de boire à la paix universelle, dont le souverain Pontife a été le grand initiateur, dans ce siècle-ci (*vifs applaudissements*), par l'arbitrage, dont la France, la Belgique et l'Equateur viennent d'accepter le principe.

Je bois donc à la santé de Notre Saint-Père le Pape et de son digne représentant à Paris. (*Applaudissements.*)

M. Ferdinand de Lesseps. — Il y a un toast qu'on n'oublie dans aucun pays ; c'est le toast aux dames, qu'on porte toujours en Angleterre (*Rires et applaudissements*). Chacun de nous a sa famille : nous buvons à la santé de nos familles et des dames de nos familles. (*Applaudissements.*)

LES TRAVAUX

MOIS D'AVRIL 1888

Première Division

Les travaux de la partie maritime du Canal qui va de l'Atlantique à la première écluse, soit sur une longueur de 22 kilomètres et demi, sont entrés dans la période d'achèvement. Nous croyons donc utile de rappeler sommairement leur état d'avancement au mois d'avril dernier.

On sait que jusqu'aux buttes du Mindi, soit une longueur de 4 kilomètres et demi, le Canal est ouvert *à toute largeur*, avec une profondeur variable de 7 à 8 mètres.

Nous avons expliqué récemment comment l'attaque des buttes rocheuses du Mindi a été faite et est poursuivie à l'aide de dragues. L'approfondissement du Canal a été exécuté à des profondeurs variant entre 5 et 8 mètres.

Cette dernière profondeur de 8 mètres était atteinte jusqu'au delà d'une longueur de 10 kilomètres.

Pendant le mois d'avril, la drague *City of New-York* a approfondi le Canal à 8 m. 25 audessous du niveau de la mer sur une longueur de 11 kilomètres et demi.

A partir de ce point, jusque vers le kil. 18, on retrouve les profondeurs moyennes de 7 m. 50. Il suffira d'un seul passage de la drague se dirigeant vers Bohio pour permettre d'atteindre la profondeur définitive.

La partie du Canal à exécuter jusqu'à la première écluse était attaquée par trois dragues puissantes disposées comme nous allons l'expliquer :

Vers le kil. 20,100, la drague *City of Paris* s'avançait vers Bohio ;

Deux autres dragues, venant de la boucle du Chagres, voisine de la première écluse, ont poursuivi en avril leur marche en avant, allant à la rencontre de la drague *City of Paris*.

La drague *Dingler* marche la première, ouvrant le chenal. La drague *M. A. Slaven* la suit, en donnant à ce chenal sa largeur définitive.

Comme on le voit, il n'y a plus sur les chantiers du Canal que 4 dragues américaines en travail. Elles suffiront largement à l'achèvement des travaux de la 1re division dès la fin de 1888 ou, au plus tard, les premiers mois de 1889.

Les trois autres dragues dénommées *Comte de Lesseps, Nathan Appleton* et *H. B. Slaven*, sont utilisées pour l'exécution des travaux des dérivations. Ces travaux marchent avec régularité. Nous nous proposons, dans un prochain numéro, de donner des indications sur les projets définitifs adoptés en conformité du nouveau programme des travaux, sur la marche de ces travaux, et en général sur les prévisions d'exécution des dérivations du Chagres et de ses affluents.

Deuxième Division.

Dans un précédent résumé, nous avons donné

des indications sur le matériel utilisé pour les travaux à faire dans la 2e division.

Le cube mensuel d'avril dans cette division a atteint 250,000 mètres cubes.

Il faut tenir compte d'abord du chômage résultant de la semaine de Pâques. Et il faut observer principalement, que sur le cube total la proportion du cube des dragages est extrêmement faible, soit parce que le montage des dragues et des appareils accessoires n'était pas entièrement achevé, soit parce que les eaux du Chagres étaient tellement basses que le matériel prêt n'a pu être entièrement utilisé.

Troisième et quatrième Divisions.

Dans ces deux divisions, les travaux de terrassement à sec se poursuivent dans les mêmes conditions que précédemment.

Il faut nécessairement que les entrepreneurs assurent pour la saison sèche prochaine le recrutement de nouveaux ouvriers.

A la Culebra, on doit faire pendant la saison des pluies qui vient de commencer la mise en œuvre du matériel de dragage installé aux deux extrémités de l'entreprise. Nous attendrons les résultats de ces essais intéressants pour donner à nos lecteurs des détails complets sur les dispositions des chantiers.

Cinquième Division.

Nous pourrions présenter, à propos des dragages du Manglar, les mêmes observations générales que sur les travaux analogues de la deuxième division.

Les moyens d'action sont les mêmes et leur emploi se fait avec des dispositions analogues.

Quant à l'approfondissement du chenal en mer, il se poursuit régulièrement dans les mêmes conditions que précédemment.

Écluses.

A l'écluse n° 1, on a établi des plans inclinés avec treuils Caillard, qui donnent des résultats satisfaisants.

Pour les travaux de l'écluse n° 2, on emploie plus particulièrement des grues pour l'enlèvement des déblais.

Malgré la proximité du Chagres, les eaux des fouilles sont épuisées facilement à l'aide d'une seule pompe actionnée par une locomobile de 7 chevaux.

Les rapports constatent qu'une grande activité règne sur les chantiers de la 3e écluse.

L'exploitation de ces chantiers se fait comme par le passé, à l'aide de gros matériel, locomotives et wagons.

Sur les chantiers de l'écluse n° 4, on se sert actuellement de : 20 grues de la force de 4 tonnes, 5 locomotives, 78 wagons de 6 mètres cubes et 10 wagonnets Decauville. La quantité d'ouvriers employés au travail de l'écluse, sans parler des 100 casseurs de pierres qui préparent la pierre pour la fabrication du béton des écluses, est en moyenne de 250 à 300 par jour, parmi lesquels 85 à 90 mineurs, 40 poseurs de voies, et 35 mécaniciens et chauffeurs.

On constate une activité moindre et quelques tâtonnements sur les chantiers de l'écluse n° 5.

Les installations définitives du chantier des fouilles de la 6e écluse étaient presque entièrement terminés.

Deux treuils devant servir à élever les déblais au moyen de plans inclinés ont été installés.

Les déblais, d'abord chargés sur wagons Decauville, sont déchargés ensuite dans de grands wagons à la partie supérieure des plans inclinés.

Une pompe d'épuisement et une locomobile de 30 chevaux ont été mises en position. Le fonçage et le boisage du puits collecteur sont terminés.

Les travaux de défense contre les eaux extérieures sont achevés.

A l'écluse n° 7, trois treuils et deux pompes d'épuisement sont installés.

A l'écluse n° 8, on a dû faire un barrage de protection, en maçonnerie, à l'amont de l'écluse.

On exécute, en outre, une tranchée sur le côté gauche du Canal, tête amont, pour la dérivation des eaux du Rio Grande.

Un treuil à vapeur, avec plan incliné, a été monté à la tête aval.

Les moyens d'épuisement sont installés. La voie de décharge a été installée sur remblai pour la préserver des eaux d'inondation.

Nous avons tenu à faire ressortir l'importance de ces travaux d'installation, que l'état des lieux a nécessités.

A l'écluse n° 9, les difficultés sont moins grandes. Les installations sont presque entièrement achevées.

Cinq grues ont été installées à la tête aval et fonctionnent bien.

On retrouve des difficultés plus grandes à l'écluse n° 10; là, il n'existait pas d'installations antérieures. Il a fallu presque tout créer. Aussi les installations faites dans le courant du mois d'avril sont-elles très importantes. Une dérivation du Rio Grande a été ouverte latéralement au Panama-Rail-Road ; on établit un barrage de préservation avec batteries de pieux en amont du chantier ; deux ponts de service en bois ont été établis sur le Rio Grande pour le passage des voies de décharge; on a monté trois treuils à vapeur et installé les pompes d'épuisement.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 1er Août 1888

CONVOCATION

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires

que, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 27 juin courant, est remise au *1er Août* prochain, à *deux heures* de relevée, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain.

Aux termes des statuts, les membres présents à la deuxième assemblée délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions qu'ils représentent, mais ils ne peuvent délibérer que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour le 27 juin seront valables pour le 1er août, et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 26 juillet.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE ;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir*.

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Cinquième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le cinquième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 juillet courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

Sixième tirage.

Le sixième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le vendredi 13 juillet 1888, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.000 obligations qui seront remboursables à dater du 16 août suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 5 0/0

Paiement du 12e coupon

Les porteurs d'Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 12 (de 12 fr. 50 cent.) échéant le 15 juillet 1888, sera payé à partir du lundi 16 juillet 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 12 fr. 125, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 11 fr. 798, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 juin.

OPPOSITIONS

Opp. 919.— Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 210.318.

Opp. 920.— 1° Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, nos 108.124 et 108.125 ; 2° sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 87.514 et 87.515.

Opp. 921.— Sur une action au porteur, n° 258.187.

Opp. 922.— Sur cinq Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 7.504, 43.443, 43.449, 196.494, 196.497.

Opp. 923.— Sur deux coupons n° 12 (échéance du 15 juillet 1888) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 216.347 et 216.348.

Opp. 924.— Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 339.035.

Opp. 925.— Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 mai 1888) d'Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 352.993.

Opp. 926.— Sur quatre actions au porteur, nos 335.713 à 335.716.

Opp. 927.— Sur dix actions au porteur, nos 494.735, 494.762 à 494.770.

Opp. 928.— 1° Sur 4 obligations 4 0/0 au porteur, nos 312.717, 312.718, 82.772 et 82.773 ; 2° sur douze obligations 3 0/0 au porteur, nos 485.339 à 485.350 ; 3° sur quatre obligations 5 0/0 au porteur, nos 245.384 à 245.387 ; 4° sur vingt-neuf actions au porteur, nos 387.673 à 387.676, 470.638 à 470.649, 531.407 à 531.414, 531.989 à 531.992 et 538 659.

Opp. 929. — Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 371,849 et 371,850.

MAINLEVÉES

Opp. 741.— Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 72.985.

Opp. 745.— Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 5 0/0, n° 3.698 pour cinq obligations.

Opp. 811.— Sur une Obligation Nouvelle définitive (2e série) au porteur, n° 201.479.

Opp. 895.— Sur 45 Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 280.131 à 280.175.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 15 AU 30 JUIN 1888

DATES — Juin	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
		AU COMPTANT	A TERME	5 P. 100	3 P. 100	4 P. 100	1re SÉRIE	DEUXIÈME SÉRIE		
								TOUT PAYÉ Titres définitifs	TOUT PAYÉ Titres provis.	325 FR. PAYÉS Titres provis.
		Jouiss. janvier 1888	Jouiss. janvier 1888	Jouiss. 16 janv. 88	Jouiss. 15 oct. 87	Jouiss. avril 88	Jouiss. 15 fév. 1888	Jouiss. 15 mars 88	Jouiss. 15 sept. 1888	Jouiss. 25 janv. 88
15	2525 2515 2510 2500 2525 2500	382.50 383.75 385 386 25 386.25	en liq.: ...... au 15, 385	300 302.50 301 352	177 178 180 179 178.50	220 218 215 216 217.50 216	380 375 371.25 377 379.75 378.75	380 382 385 390	355 360	365 362.50 360 367.50
16	2500 2525 2500 2475	387.50 388.75 386.25 385 383.75 382.50 385	en liq.: 390 au 30, 390	300 303 302.75 301.25 302.50	180 178 177 176	219 220 218 217 216.50 216	375 372.50 371.25 376	380 382 385 383.75	367.50 362.50 355	370 365 363.50
18	2500 2475 2450 2500	383.75 385 386.25 385	en liq.: ...... au 30, 383.75	301 300.50 300.25 300	180 179 178.75 179.50 180	220 219	380 379.50 377 376	409 407.50	362.50 355	363 360 362.50
19	2500 2550 2525	383.75 385 386.25 388.75 390 387.50 390	en liq.: ...... au 30, 382.50	300 302 303	179 180 180.50 180 181 180.50	220 221 220.50	380 378 377	380 375 370 377.50 380	357.50 360 357.50	322.60 361 365
20	2500 2550 2500 2520	390 391.25 392.50 387.50 391.25 388.75	en liq.: ...... au 30, 390	303 304.50 305 304 303	181 182 181.25	221 222 224 221 221.50	375 377 378 380 379.50 379	385 387.50 385	362.50 363.75	362.50 360 363.75
21	2500 2475 2450 2475 2500 2475	383.75 385 386.25 386.25 385 383.75 382.50	en liq.: .. ... au 30, 386.25	303 302 301 300.25 300	180 179.75 179.50 179	221 220 219	379.50 379 378.50 378 377.50	377 380 377	358.75 360 358 357.50	365 362.50 363
22	2500 2450 2425 2400	378.75 377.50 380 381.25 382.50 380 378.75 377.50 368.75 367 50 366.25 365	en liq.: ...... au 30, 380	300 298 295 297.50 300	177.50 178 176.25 176	220 219 218	375 370 368.75 367.50 365	375 373.75	355 353.75 350	362.50 360
23	2400 2425 2415 2395 2350 2400	370 371.25 372.50 373.75 368.75 367.50 370 367.50 362.50 366.25 365 363.75	en liq.: ...... au 30, 372.50	290 286 285 282.50 270 265 280 275	170 169 168.50 166.25 168 167 165 166 165	206	365 363 360	371.25 370 367.50	360 355 350 355	360 358.75 356.35 350 355
25	2300 2250 2220 2150 2060 2100 2000	348.75 346.25 345 342.50 340 337.50 335 330 322.50 320 317.50 315	en liq.: ...... au 30, 350	285 280 277.50 274 273 272.50 278 277.50 275	165 162.50 167 166.25 162.50 164.25 165	206 205 204 203 202.50 206	360 358 350 352.50 355	370 367.50 360 355 350	350 340 330 335 330	350 345 340 330 335 342.50 336
26	2400 2350 2300 2325 2300	325 320 322.50 330 333.75 332.50 320 322.50	en liq.: ...... au 30, 325	280 285 282 281 277.50 280	165 164 162.50 162 161 160 163	206 207.50 210 206	360 362.50 365 367.50 363.75	360 362.50 363 364.50	340 342.50 347.50 349 350	345 347.50 355 360 365 370
27	2200 2175 2150 2200 2125 2100	305 302.50 301.25 303.75 292.50 282.50 280 277.50	en liq.: ... au 30, 302.50	275 272 270 277 274 268 267 265	163 164 162 159 158 160	202.50 203.50 205 206 202.50 200 198 195	360 362.50 361.25 355 352 350	360 357.50 355 350	340 335 330 325 315 310	340 335 330 325 320 315 310
28	2100 2050 2075 2125 2150 2175 2200	300 296.25 286.25 285 310 312.50	en liq.: 382.50 au 30, 295	265 262.50 268.75 270 271.25 272 273.75 275	160 159 158 155.50 156 158 159 160 161 162	205 204 202 201 203 202 206 207 208 210	350 352 350 355 357.50	360 357.50 355 360	307.50 320 315 320 325	315 320 325 330 335 340 345
29	2250 2200 2300 2250 2275	315 311.25 320 321.25 310 315	en liq.: 315 au 30, 327.50	280 291 290	170 169 168.65	209 208 210	372.50 374	362.50 372.50	341.25	360 350
30	2250 2200 2250 2300	307.50 302 50 305 310 318.75 310	en liq.: 303.75 au 30, 323.75	284 282.50 287.50 290	170 168 173 175 172	215 220	370 365 370 372.50	370 367.50 375	355 342.50	360 345

9e Année. — Numéro 214. Lundi 16 Juillet 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS A LOTS

Libération.

Aux termes du prospectus d'émission, les *Obligations à lots entièrement libérées* par un versement de 340 francs ne devaient bénéficier du coupon de 7 fr. 50 à échoir en décembre prochain qu'à la condition que le versement de libération aurait eu lieu avant le 10 juillet.

A la demande d'un grand nombre de souscripteurs, M. Ferdinand de Lesseps vient, par une circulaire spéciale, d'autoriser les correspondants de la Compagnie, ainsi que les Etablissements de crédit et les Banquiers ayant participé à l'émission, à proroger jusqu'au 31 juillet le droit des souscripteurs à la libération complète des obligations à lots, avec jouissance du coupon de 7 fr. 50 à échoir en décembre prochain.

OBLIGATIONS A LOTS

Premier Tirage.

16 AOUT 1888

Le premier tirage des Obligations à lots de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 16 août, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

A ce tirage, il sera extrait de la roue 61 numéros représentant soixante-une obligations.

L'obligation dont le numéro sortira le premier sera remboursable par......... **500,000** fr.

L'obligation dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par......... **100,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 3e et 4e seront remboursables chacun par......................... **10,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacun par......................... **5,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e, 10e et 11e seront remboursables chacun par......................... **2,000** fr.

Les 50 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par......... **1,000** fr.

Le paiement des lots aura lieu à partir du samedi 15 septembre, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875.

LE CUBE DE JUIN

Suivant une dépêche télégraphique reçue de Panama par l'administration de la Compagnie, le cube réalisé en juin a atteint *un million cent soixante-six mille* mètres cubes (1,166,000 m. c.).

LE DÉPART DU PRÉSIDENT FLORÈS

M. Antonio Florès, président nouvellement élu de la République de l'Equateur, s'est embarqué au Havre le 23 juin, sur le transatlantique *La Gascogne*, se rendant à New-York.

Le journal *Le Havre*, en signalant ce départ, rappelle le banquet organisé pour féliciter M. Florès de son élection.

Après avoir mentionné qu'un des commissaires du banquet, chargé spécialement de cette mission de courtoisie par le comité, a accompagné le Président de l'Equateur jusqu'au moment de son embarquement sur le paquebot, *Le Havre* ajoute :

De New-York, M. Antonio Florès se rendra directement dans son pays, après avoir toutefois visité en détail les travaux du Canal de Panama, dont il est un des plus chauds partisans.

Nos vœux les plus sincères accompagnent dans son voyage le président d'une République amie, dont les rapports avec la France ne peuvent que devenir plus étroits et plus intimes, à la suite du traité qui vient d'être conclu.

LES PRÉPARATIFS MARITIMES

Nous avons précédemment indiqué les mesures prises dans les divers pays que rapprochera l'ouverture du Canal pour être à même de participer, dès l'inauguration de la voie navigable entre les deux Océans, au grand mouvement commercial qui en résultera.

Plusieurs services maritimes ont été créés en vue des trafic du Pacifique.

La Société générale de navigation italienne, la Compagnie allemande *Kosmos*, une Compagnie espagnole, une Compagnie américaine, ont mis en exploitation des lignes spéciales. D'autres lignes, aboutissant à Colon, ont été établies ou développées par la *Pacific Mail Company*, par la *Compagnie générale transatlantique*.

Les journaux américains arrivés par le dernier courrier font connaître que la *South American Steamship Company* vient d'entreprendre un service régulier de steamers entre Valparaiso et Panama, en touchant à tous les principaux ports de la côte américaine du Pacifique-Sud.

Cette Compagnie a conclu un contrat avec le gouvernement chilien, duquel elle recevrait une subvention de 225,000 p. (1,125,000 francs) par an pour une période de sept années, et il y aurait également entente avec le gouvernement Equatorien.

Des arrangements ont été pris par la *South American Steamship Company* avec la *Pacific Mail* et les autres lignes régulières de l'Océan Atlantique, ainsi qu'avec le *Panama Railroad*, pour assurer le transbordement et le transit des voyageurs et des marchandises aux différentes destinations.

D'autre part, on annonce que le Consul du Pérou à Anvers vient de porter à la connaissance de S. E. M. Alberto Elmore, ministre des Affaires étrangères de cette nation, qu'il s'est établi une ligne de vapeurs qui partira d'Anvers et ira jusqu'au Pérou, par la voie du détroit de Magellan.

La raison sociale de ladite Compagnie maritime est *Anglo-Belgica-Pacific-Line*.

LA MARCHE DES TRAVAUX

Le *Star and Herald*, de Panama, a envoyé un de ses rédacteurs pour visiter en détail les chantiers du Canal et rendre compte de l'état d'avancement des travaux sur toute la ligne entre Colon et Panama.

Le numéro du *Star*, du 14 mai, contient le récit suivant des observations recueillies par son rédacteur dans la section de Paraiso :

Nous avons visité jeudi dernier la partie du Canal comprise entre Paraiso, Pedro-Miguel et Miraflorès, accompagné de M. Lefèvre, secrétaire de la raison sociale Erzinger, Dephieux, Galtier et Cie.

Nous voulions inspecter et nous rendre compte du système d'écluses que l'entreprise sus-nommée à entrepris et pour laquelle elle a le contrat, pour pouvoir donner à nos lecteurs une idée des progrès faits pendant la saison sèche dans le Canal.

Les travaux avancent rapidement : pendant les quatre derniers mois, le nombre de mètres cubes extrait est très élevé.

L'entreprise doit déblayer de façon que les écluses puissent être mises en place, pendant que les autres entrepreneurs creuseront la partie du canal proprement dit.

La plus grande activité règne sur les chantiers. De nombreux appareils, tels qu'excavateurs, grues, Decauville, locomotives, etc., sont installés sur les travaux et surprennent celui qui visite pour la première fois les chantiers.

Le rédacteur du journal Américain, dans une seconde excursion, a parcouru les chantiers de la section de Gorgona, section comprise entre les kil. 37,440 et 42.

Le travail sur cette section, dit le *Star and Herald*, du 14 juin, qui s'étend entre San-Pablo à l'est et Matachin à l'ouest, et qui, entre parenthèses, est une des plus grandes sections du Canal, est entièrement du travail de terre, et comprend le Canal proprement dit ainsi que les dérivations des rivières Chagres et Obispo.

Il y avait environ 2.600.000 mètres cubes à extraire, sur lesquels 2.200.000 mètres ont été excavés, ne laissant plus qu'environ 400.000 mètres à enlever pour que le travail soit terminé.

Mais la partie de beaucoup la plus intéressante de ce travail, c'est la dérivation des rivières Chagres et Obispo qui, dans leur cours naturel, gênaient grandement les plans du Canal. Par un système de dérivations, ces rivières ont été détournées de leur cours et elles coulent maintenant à côté, de façon à ne pas nuire au Canal ou à ses travaux.

Les principales dérivations sont : celle de la petite boucle de la rivière Chagres qui sera terminée dans six semaines ; celle de l'Obispo à Mameï qui sera terminée autant qu'elle peut l'être jusqu'à ce que la Compagnie du chemin de fer ait changé sa voie ; la dérivation

Carga-Plata du Chagres qui sera achevée à peu près dans trois mois, et une autre dérivation de l'Obispo sur laquelle 300,000 mètres cubes sur 500,000 ont déjà été excavés.

M. Pfeil, chef de section, est convaincu que toute cette section de Gorgona sera complètement achevée et livrée à la Compagnie du Canal dans les commencements de 1889.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

D'après des nouvelles reçues de l'Isthme, le docteur Vernial, chef du service sanitaire de la Compagnie du Canal, et le docteur Lacroix, médecin à l'hôpital du Canal à Colon, ont reçu du ministre des affaires étrangères, des médailles d'or décernées en récompense des services qu'ils ont rendus aux Français séjournant dans l'Isthme. Le *Star and Herald* s'exprime ainsi au sujet de ces témoignages officiels :

Ces messieurs ont reçu la juste récompense de leurs efforts et nous sommes heureux de les congratuler de de cette distinction bien méritée.

LA MARTINIQUE

Et le Canal de Panama

La principale colonie française des Antilles, la Martinique, a mis depuis quelque temps à l'étude certains travaux d'amélioration à exécuter dans ses ports en vue d'attirer une partie du grand mouvement commercial et maritime que provoquera le percement de l'isthme de Panama.

Ces études, qui ont été référées au conseil des travaux de la marine, s'appliquent aux ports de Fort-de-France et de la Pointe-à-Pitre. Nos lecteurs connaissent l'état de la question en ce qui concerne cette dernière localité.

Relativement aux travaux de Fort-de-France dont le projet comporte la construction d'une jetée, des dragages à 9 mètres au-dessous du niveau moyen de la mer, le prolongement de la forme de radoub et la construction de quais, le conseil des travaux de la marine, en en approuvant les principales dispositions, a exprimé, dans sa séance du 27 mars 1888, les considérations suivantes consignées au registre de ses délibérations :

Le dossier fournit, à l'appui des propositions de la colonie, les développements et les justifications qui suivent :

L'ouverture du Canal de Panama amènera de nombreux relâcheurs à la Martinique ; il est nécessaire d'améliorer le port de Fort-de-France en vue de ses nouveaux besoins....

Nous trouvons également, dans le discours prononcé le 16 avril 1888 à l'ouverture de la session extraordinaire du conseil général de la Martinique par M. Albert Grodet, gouverneur de la colonie, un passage qui a trait à la même question.

M. Albert Grodet a prononcé les paroles suivantes :

Vous pourrez être, je l'espère, saisis de nouveau, à votre session ordinaire de 1888, des projets relatifs à l'amélioration du port de Fort-de-France. Je les ai envoyés, le 9 février dernier, à M. le Ministre de la marine et des colonies pour qu'il les soumette au Conseil des travaux. Il s'agit, vous vous en souvenez, de l'agrandissement du bassin de radoub, de la construction d'un brise-lames de 500 mètres à établir de l'extrémité du fort Saint-Louis dans la direction nord-sud et du dérasement, à une profondeur de 9 mètres, d'un banc madréporique situé dans la baie.

Ce n'est pas à vous, Messieurs, que j'ai à signaler les effets économiques que produira le percement de l'isthme de Panama, vous connaissez mieux que moi cette question.

Je me bornerai à dire que, partout où il sera possible d'en bénéficier, on les envisage dès à présent. Ainsi, je relevais tout récemment dans le *Moniteur officiel* de Tahiti une décision du Gouverneur instituant une Commission « chargée d'étudier les dispositions qu'il con- « vient de prendre, *les travaux qu'il importe d'exécuter* « en vue d'assurer à la colonie la plus large part dans « les avantages qui résulteront du percement de « l'isthme de Panama. »

Vous saurez à votre tour, Messiours, défendre, en les secondant, les intérêts économiques dont vous avez la charge.

L'impulsion donnée aux travaux du Canal interocéanique rend d'autant plus urgente l'exécution des améliorations réclamées par le commerce et les autorités de la Martinique, que la plupart des colonies, appartenant à diverses nations sur la route de Colon et de Panama, ont déjà préparé des mesures qui tendent à les rendre prêtes les premières à profiter de l'ouverture de la voie navigable entre les deux Océans.

INFLUENCE DES CANAUX MARITIMES

Dans une brochure intitulée *La Mer universelle, La France sur l'Océan*, M. Paul Branda, après avoir démontré que la marine occupe un des premiers rangs parmi les facteurs du progrès social, fait ressortir l'influence des canaux maritimes sur le développement des moyens de transport :

Le percement de Suez, dit-il, a déjà fait plus que tripler l'importance de la marine ; personne ne peut seulement rêver son rôle après le percement de Panama.

L'ouverture à la grande navigation du bosphore égyptien a donné lieu à des modifications importantes dans la construction des navires, et de ces modifications a résulté la vitesse des transports, qui a multiplié la puissance du capital roulant. Des navires de 125 à 135 mètres, filant 12 et 14 nœuds, desservent l'intercourse avec l'Extrême-Orient.

Après l'ouverture de Panama, ajoute M. Branda, l'évolution s'accentuera certainement encore... S'il est vrai, commercialement parlant — le fait est également vrai au point de vue marin — que le tonnage d'un paquebot doit avoir une certaine proportion avec les distances qu'il aura à parcourir, il est indubitable qu'après le

percement de l'isthme de Panama, les vapeurs partant d'Europe pour l'Australie orientale, les Philippines et le Japon devront être plus grands que les plus grands d'aujourd'hui. Nous verrons des longueurs de 180 mètres et des tonnages de 8,000 tonnes.

L'auteur insiste sur la nécessité de se préparer à attirer le courant commercial qui va se produire. Il démontre que la France possède actuellement une situation incomparable pour recueillir les bénéfices de l'œuvre entreprise à Panama :

En raison de notre situation géographique, nous pouvons donc, si nous le voulons bien, attirer à nous presque tout le transit des deux Amériques avec le Continent européen. Mais il faut vouloir et, pour cela, il faut doter nos ports de bassins à flot, de docks bien organisés, d'un outillage perfectionné pour les chargements et les déchargements.

Si l'on songe avec quelle rapidité se développent la richesse et la population des Etats-Unis, et si l'on se dit que les Etats de l'Amérique du Sud ne tarderont pas à suivre leurs traces, on sera bien obligé de convenir que l'ouverture du Canal de Panama prépare à notre pays un immense avenir, si nous savons profiter de notre merveilleuse situation.

C'est donc avec un sentiment profond de son rôle que la France s'est passionnée pour ces grandes œuvres du siècle, — qui sont bien ses œuvres à elle, — l'ouverture de Suez et de Panama, qu'elle y a lancé ses ingénieurs et ses ouvriers et prodigué ses capitaux. Tout en travaillant pour elle, elle a d'ailleurs travaillé pour l'humanité entière.

Le pavillon qui exécutera le transport le plus rapide et le plus économique l'emportera sur les autres, telle est l'opinion de M. Branda, et il ajoute : « Allons, un peu d'intelligence, de cou« rage et de résolution pour le jour de l'inaugu« ration du Canal de Panama. »

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Octobre 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois d'octobre 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et maxima moyens.		Hauteur en millimèt.	NOMBRE de jours.
	minim.	maxim.				
Colon ...	22°4	31°8	26°7	85 3	497m/m 9	22
Gamboa.	21 2	34 4	26 6	83 0	378 0	18
Naos	23 6	30 4	26 3	85 5	178 1	22
Totaux.	67 2	96 6	79 6	253 8	1054 0	62
Moyennes	22 4	32 2	26 5	84 6	351 3	21

Suivant la marche normale de la saison des pluies, la température a un peu baissé par rapport au mois de septembre. Colon a encore la température moyenne la plus élevée et Gamboa les écarts journaliers les plus considérables.

La température moyenne de l'eau de la mer a baissé de 0°,9 à Naos, où elle est, en octobre, de 29°,0 ; elle n'a baissé que de 0°,5 à Colon, où elle est de 30°,2. Plus on s'éloigne de l'époque du maximum annuel, qui a eu lieu en septembre, de même que les années précédentes, plus cet écart entre les deux températures doit, en général, s'accroître.

Le degré d'humidité relative ou état hygrométrique de l'air a augmenté dans les trois stations, et la quantité de pluie tombée y a été beaucoup plus grande qu'au mois de septembre, notamment à Colon.

De 18, le nombre moyen des jours de pluie, par station, s'est élevé à 21. Le jour de la plus forte chute d'eau, pendant ce mois d'octobre, a été le 5, à Colon où il est tombé 119mm, 7 d'eau.

Le fluviographe de Gamboa ayant été avarié par suite d'une crue très rapide survenue au commencement du mois, il n'a pas été possible de procéder aux observations concernant les montées et les descentes du Chagres. Ces oscillations ont été fréquentes, suivant l'habitude dans cette saison.

Le régime du vent n'a rien présenté de particulier. Les brises de la région Sud, notamment du Sud-Est, dominent sensiblement dans la partie inférieure de l'atmosphère. A Gamboa, les calmes sont toujours fréquents le matin et le soir. Les vents d'entre Nord et Nord-Ouest qui soufflent sur l'isthme dans les derniers mois de l'année et annoncent la fin de la saison des pluies, commencent à apparaître.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 08	0m 32	0m 32
Naos	0 20	6 08	6 20

Ces mouvements, à Colon, sont, comme toujours, faibles sans rien présenter de particulier. A Naos, ils sont un peu plus forts qu'au mois de septembre et ont eu lieu le 18, soit le surlendemain de la nouvelle lune.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Février 1888.

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs..........	33	71.191 t	27	56.336 t
Voiliers..........	25	3.620	20	1.794
Totaux....	58	74.811 t	47	58.130 t

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

SIXIÈME TIRAGE. — 13 JUILLET 1888
1,000 OBLIGATIONS

Le sixième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal

interocéanique de Panama a eu lieu le vendredi 13 juillet 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,000 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

884	30.123	53.106	85.614	113.813
1.276	30.193	53.508	86.438	114.547
1.801	31.403	53.852	86.699	115.598
2.321	32.114	55.223	86.983	115.736
3.011	32.410	56.966	87.582	116.212
4.114	32.638	57.495	87.679	117.709
4.645	32.886	57.935	89.010	118.524
5.346	32.966	58.520	89.257	118.576
5.632	33.186	58.686	89.362	121.972
5.755	34.501	59.487	89 570	122.443
6.067	34.543	59.667	89.717	122.969
6.172	35.033	59.716	90.809	122.976
6.408	36.204	60.745	92.542	123.573
6.536	36.507	60.973	92.981	123.680
6.659	36.694	62.020	93.151	124.713
6.900	36.853	62.748	93.678	124.902
8.255	36.941	63.234	93.912	126.478
8.729	36.968	63 245	94.069	126.653
9.635	38.101	65.144	95.598	126.801
10.334	38.382	65.161	95.900	126.920
10.562	38.872	65.536	96.476	127.332
10.777	40.593	65.599	96.804	127.739
11.125	40.601	66.836	97.318	128.792
11.373	41.340	67.613	97.497	128.859
11.493	41.822	68.192	97.511	129.006
11.682	42.592	68.266	97.567	129.074
12.170	43.044	70.305	101.235	129.136
13.158	43.390	70.520	101.516	129.340
14.678	43.714	70.563	101.528	129.398
14.905	43.789	71.539	101.599	129.908
14.968	44.072	71.572	101.838	130.832
15.879	44.108	71.791	101.870	130.839
16.383	44.141	72.507	101.994	132.010
16.464	44.420	72.755	102.385	132.708
16.817	44.619	73.379	102.626	134.307
16.943	44.711	73.590	102.803	134.454
17.213	44.775	74.852	102.842	135.035
19.210	45.131	75.406	103.203	135.120
19.882	45.873	76.378	103.385	136.463
19.890	46.503	76.436	103.707	137.016
20.122	46.850	77.198	104.673	137.343
20.255	46.902	77.298	104.749	137.769
20.260	47.084	78.556	104.871	138.635
20.470	47.350	78.808	104.977	138.773
20.956	47.592	78.980	105.104	139.168
21.442	47.713	79.125	106.230	139.539
24.015	47.790	80.267	108.481	139.545
24.783	47.824	80.292	108.726	139.732
24.809	47.907	80.709	108.857	140.441
24.816	48.654	81.359	109.396	140.928
25.907	49.088	82.880	110.884	141.482
26.558	51.094	83.664	110.929	142.559
26.616	51.872	84.228	110.955	142.833
27.251	52.291	84.364	111.080	144.722
28.842	52.505	84.646	111.794	145.456
29.093	52.718	85.152	113.187	145.683
29.695	52.729	85.484	113.529	146.070

146.385	177.433	211.023	246.390	272.886
146.853	177.552	211.727	246.416	274.124
148.455	177.577	211.749	246.445	274.220
149.144	177.731	211.976	247.127	274.781
150.717	177.914	213.208	247.176	275.829
150.735	177.924	213.261	247.957	276.981
150.748	178.558	213.341	249.132	277.901
151.122	179.080	214.575	249.444	278.147
151.920	179.496	214.600	250.228	278.188
152.189	179.904	214.734	250.234	278.407
152.349	180.461	214.999	250.335	278.844
152.523	180.998	217.301	250.358	278.993
152.776	181.812	217.346	250.529	279.084
153.373	183.043	217.631	250.731	279.139
154.385	183.171	217.798	252.466	279.440
154.544	183.897	220.366	252.611	279.650
154.964	184.390	220.799	253.214	279.674
155.713	185.565	221.170	253.450	280.556
156.008	187.272	221.241	253.607	280.911
156.050	187.278	221.287	253.932	280.967
156.229	187.517	222.445	254.226	281.220
156.813	187.828	222.768	254.743	281.422
156.916	188.123	222.933	254.865	282.539
157.277	188.124	223.062	254.982	282.773
157.572	190.104	223.596	255.388	282.796
157 932	190.515	225.526	255.600	282.820
159.519	190.812	225.660	256.081	282.954
160.315	190.930	226.562	256.244	283.130
160.483	191.774	226.601	256.566	283.953
160.747	192.670	227.010	256.867	284.351
161.064	193.136	227.195	256.978	284.392
161.933	193.312	227.376	257.318	286.374
162.412	193.539	227.714	257.587	286.462
162.869	194.158	227.893	257.774	286.636
163.131	194.612	228.029	257.887	287.435
163.287	194.733	228.347	258.704	287.946
163.744	195.322	230.197	259.141	289.371
164.586	195.496	232.604	259.485	289.448
164.728	196.326	233.996	260.393	289.512
164.849	196.527	233.997	260.526	290.316
164.881	197.413	235.461	261.270	291.082
166.180	197.945	235.717	261.785	291.620
166.561	198.734	235.961	262.149	292.058
166.628	199.014	236.467	262.282	292.377
167.873	199.863	237.981	262.289	292.465
168.648	200.213	238.163	262.712	292.900
169.101	201.370	238 572	263.118	293.728
169.758	201.457	238.725	263.896	293.938
170.044	201.611	239.190	264.384	294.737
170.673	201.809	339.234	264.794	294.948
171.456	201.833	239.257	265.044	296.143
171.612	202.410	239.590	265.434	296.863
171.810	203.796	241.411	265.824	297.879
171.848	204.017	242.110	266.456	298.826
171.991	205.618	243.006	267.253	299.308
172.218	205.687	243.139	267.533	299.755
172.402	207.046	244.610	268.048	299.865
172.791	207.281	244.886	270.062	299.899
173.482	207.660	245.431	271.776	300.302
175.133	208.642	245.667	272.081	300.461
176.060	209.668	245.797	272.264	300.484
176.078	209.765	246.221	272.634	301.183
177.218	210.663	246.367	272.858	301.377

304.419 331.804 360.182 386.123 413.427
301.514 332.304 360.207 386.715 414.256
301.639 332.399 360.259 386.891 414.449
301.849 332.407 360.438 388.265 414.608
302.095 332.473 360.479 388.659 415:380
302 096 332.905 361.143 389.023 415.784
302.638 333.392 361.695 389.248 415.916
302.722 333.762 361.849 390.189 415.997
302.834 333.864 363.182 390.366 416.867
303.876 334.426 363.648 390.618 418.579
304.111 335.298 364.322 390.915 419.377
304.187 335.461 364.374 391.017 419.894
305.300 336.023 365.395 391.499 420.240
305.982 336.455 365.606 391.583 420.394
306.221 336.757 366.269 391.862 420.452
306.267 337.269 366.298 391.883 420.918
306.391 337.653 366.494 392.384 421.260
306.437 338.814 366.781 392.673 421.712
306.571 338.866 367.633 392.698 422.359
307.194 338.876 367.641 392.749 422.485
307.717 339.737 367.679 393.095 422.607
308.002 341.198 367.844 393.485 323.339
309.008 341.503 368.048 394.835 423.637
309.021 342.078 368.066 395.214 423.810
309.394 342.201 369.785 395.453 424.392
309.653 342.378 370.253 395.553 424.683
309.947 342.471 370.409 395.853 424.862
310.080 343.552 370.553 296.937 425.335
310.176 343.920 370.864 397.233 426.554
310.350 344.340 371.020 397.411 426.696
311.279 344.461 371.457 398.079 427.328
312.128 345.101 372.132 398.272 427.348
312.143 345.163 372.514 398.317 428.675
313.091 345.325 272.630 398.727 431.223
314.348 345.394 372.949 400.853 431.486
314.676 346.094 372.951 401.212 432.100
314.780 346.272 373.051 401.236 432.213
315.595 346.555 373.616 401.705 432.329
316.045 347.552 373.838 401.846 432.898
316.931 347.664 375.372 402.673 433.193
317.174 348.313 377.266 402.725 433.250
317.730 349.972 377.504 403.215 433.637
318.355 351.272 377.513 403.931 433.864
319.024 352.041 377.603 404.237 434.301
319.759 352.474 378.415 405.182 435.312
319.777 353.426 379.135 405.234 435.584
320.111 353.534 380.113 405.496 435.587
321.311 354.265 380.173 405.567 435.634
521.590 354.293 381.056 405.570 436.379
321.597 354 704 381.214 406.517 437.884
322.344 355.317 381.233 408.195 438.713
322.437 356.114 381.350 408.427 438.872
322.708 356.194 381.406 408.925 440.132
322.918 356.388 381.530 409.100 440.745
324.805 356.561 381.583 409.615 440.809
325.549 357.963 381.773 409.712 441.163
326.412 358.789 382.510 410.054 441.252
326.729 358.805 382.796 410.371 441.253
327.169 359.044 383.444 411.300 441.443
327.523 359.483 383.612 412.176 441.588
328.176 359.665 384.123 412.781 441.838
329.665 359.800 384.558 412.974 442.066
330.826 359.869 384.847 413.008 442.360

442.471 456.099 471.556 482.267 491.321
443.679 457.268 471.836 483.402 491.339
444.770 459.467 472.274 483.903 493.114
445.157 460.594 472.540 484.160 493.619
445.867 460.871 473.446 484.928 493.761
447.011 462.855 473.765 485.113 493.951
447.090 463.664 474.975 485.488 495.498
448.637 463.683 475.272 486.406 496.146
449.145 463.841 476.919 486.871 496.700
449.460 464.616 477.406 487.188 497.749
451.000 464.899 478.081 487.998 497.804
451.124 466.765 479.004 488.480 498.107
451.285 467.356 480.525 488.867 498.204
452.330 468.060 481.345 489.174 499.488
453.096 468.790 481.408 489.176 499.652
453.180 468.924 481.789 489.886 499.742
453.193 468.949 481.978 490.903 499.906

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 16 août 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Cinquième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le cinquième versement de 75 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 juillet courant, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Douzième tirage.

Le douzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) aura lieu le 14 août prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,027 obligations, qui seront remboursées à dater du samedi 15 septembre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du huitième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 8 (de 7 fr. 50) échéant le 16 août 1888 sera payé, à partir du 16 août, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, impôt déduit.

par obligation nominative, et de 7 fr. 068, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger ;

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 1er *Août* 1888

CONVOCATION

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées dans les délais fixés par les statuts, l'Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 27 juin courant, est remise au *1er Août* prochain, à *deux heures* de relevée, *salle de la Société Nationale et Centrale d'Horticulture de France*, 84, rue de Grenelle-Saint-Germain.

Aux termes des statuts, les membres présents à la deuxième assemblée délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions qu'ils représentent, mais ils ne peuvent délibérer que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour le 27 juin seront valables pour le 1er août, et le dépôt des actions continuera à être reçu à la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie jusqu'au 26 juillet.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, les récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE ;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir*.

Les actionnaires qui, ne pouvant pas assister à la réunion, ont envoyé à M. Ferdinand de Lesseps le *pouvoir* au moyen duquel l'administration se charge de les faire représenter à l'assemblée, n'ont pas à renouveler leur envoi : le premier *pouvoir* envoyé suffit.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 13 juillet.

OPPOSITIONS

Opp. 930. — 1° Sur neuf Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 24,290, 27,330, 48,434 à 48,436, 56,870, 59,948, 71,285 et 82,944.

2° Sur vingt-cinq obligations 5 0/0 au porteur, nos 1,634, 3,358, 11,005, 28,099, 76,403, 158,046 à 158,048, 169,296, 170,184, 170,185, 188,834, 191,651, 208,660 à 208,662, 213,466, 218,565, 218,805, 237,300, 237,301, 239,140, 239,715, 239,717, 241,334.

3° Sur huit actions au porteur, nos 92,765 à 92,768, 93,307, 101,636, 138,456 et 254,270.

Opp. 931. — 1° Sur quarante actions au porteur, nos 435,276 à 435,315.

2° Sur vingt obligations 3 0/0 au porteur, nos 378,895 à 378,914.

3° Sur vingt-cinq obligations 4 0/0 au porteur, nos 272,437 à 272,461.

4° Sur vingt-quatre Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 100,098 à 100,122.

Opp. 932. — Sur cinq coupons n° 15 (échéance du 1er juillet 1888) d'actions au porteur, nos 74,442, 74,444, 74,446, 98,793, 119,109.

Opp. 933. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 24,895.

Opp. 934. — Sur quinze obligations 3 0/0 au porteur, nos 24,359, 55,053, 131,820, 204,185, 204,186, 239,862, 439,740 à 439,746, 553,679, 582,447.

Opp. 935. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 15,339.

Opp. 936. — Sur quatre-vingt-douze Obligations Nouvelles au porteur (1re série), nos 36,617, 208,207 à 208,246, 323,338 à 323,343, 324,963, 335,491, 374,229, 383,534, 422,749 à 422,752, 438,168, 440,053, 449,167 à 449,176, 449,523 à 449,546 et 449,170.

Opp. 937. — Sur un coupon n° 15 d'obligation 5 0/0 au porteur (échéance du 15 juillet 1888) n° 17,334.

MAINLEVÉES

Opp. 709. — Sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 364,140 à 364,145.

Opp. 857. — Sur six obligations 5 0/0 au porteur, nos 238,344 à 238,349.

Opp. 924.— Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 339,035.

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 2 AU 13 JUILLET 1888

DATES — Juillet	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
		AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	A TERME Jouiss. janvier 1888	5 P. 100 Jouiss. 16 juil. 88	3 P. 100 Jouiss. 16 avr. 88	4 P. 100 Jouiss. avril 88	1re SÉRIE Jouiss. 15 mai 1888	TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 juin 88	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	325 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 avril 88
2	2225 2300 2220 2200 2150 2125 2100	315 312.50 310 307.50 305 295 296.25	en liq.: 311.25 au 15, 307.50	290 289 288 286 285 284 282	175 174 172.50 172 171 167 166 170	218 217.50 215 214 213 216 211 210	365 368 360	365 367.50 362.50	355 350 345 342	357 350 345
3	2150 2100 2050 2125 2150	290 292.50 288.75 387.50 295 292.50 290	en liq.: 285 au 15, 282.50	280 285 279	166 165 163.59 163 166	208 207 206 209	370 365 361.25 360	360 359 365 366 367 368 370	330 325 333.75 335 338.75 340	340 337.50 335 342.50
4	2100 2075 2050 2100	290 288.75 287.50 286.25 292.50 291.25 292.50	en liq.: ...... au 15, 382.50	282 279 282 283 284	165 163.75 168 169	206 207.50 210 212 213	362 360 365 368	370 372	345 340 335	345 350
5	2100 2105 2110	290 295 296.25 293.75 296.25 295	en liq.: ...... au 15, 287.50	282.50 280 283 283.50 284 284.50	168.75 169.50 169 168.75 170	210 212	370	372 377.50	344 348	360 353 351 352.50 355
6	2100	290 292.50 288.75 287.50 jouiss. juillet.	en liq.: ...... au 15, 283.75 jouiss. juillet.	285 288.75 28[illegible].50	170 169 168.75 165 168.50	210 212 214 212	370 372 374	375 377.50 380	347	352.50 353.75 355 360
7	2100 2075 2100	285 282.50 281.25 286.25 283.75 281 25 280 278.75	en liq.: ... ... au 15, 277.50	280 281 282 283	165 167 165	210 210 211 210 212	365 367.50 368 369	375 376 377 378 375	345 348 345 342	350 348.75 347.50
9	2100 2075 2050	277.50 276.25 275 273.75 271.25 272.50	en liq.: ...... au 15, 273.75	280 278 277 275 277.20 275	»	210 208 207 206 205	370 366 362 363 364	375 370 365	342 340 336 335 330	340
10	2050 2025 2050 2100	270 268.75 267.50 272.50 278.75 280 281.25 282.50	en liq.: ...... au 15, 267.50	275 273.50 272.50 271.25 270 265 260 275	165	200 202 203 205 205	360 359 357.50 360 364	360 358 357 356 365	330.50 334 337	345 342 341.50 340.50 350 352 358.75 360
11	2100 2050 2075	281.25 280 282 50 285 283.75 285 282.50 283 75 285	en liq.: ...... au 15, 278.75	280 279.50 279	165	210 507.50 207 205	369 370 367	370	340	350 345
12	2100	290 287.50 285 283.75 282.50 286.25 290 288 75 287.50	en liq.: ...... au 15, 286 25	279 276.50 276.50 279	165 164 165 165.50	210 209 209	365 370 368.75 370	365 370 368	332.50 335 340	346 345 344 343 343.50 346
13	2100 2150 2175	290 292.50 290 293.75 292.50 293.75	en liq.: 293.75 au 30, 312.50	279 281.50	165 166.50	210 212 210	370 372 374	»	345 342.50 341	350 346

9e Année. — Numéro 215. Jeudi 2 Août 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

10e Réunion. — 1er Août 1888

RAPPORT
DE
M. FERDINAND DE LESSEPS
AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSIEURS,

Nous venons de passer par de bien cruelles épreuves ! Comme en 1867, deux ans avant l'ouverture du Canal de Suez, les adversaires de votre entreprise ont essayé de s'en emparer, et vous savez par quels moyens !

« Pour apprécier la situation, a dit l'honorable « M. Thévenet à la Chambre des Députés, il ne « faut pas se placer à l'époque où nous sommes, « il faut remonter à 1867, il faut lire les journaux « du temps, il faut lire les débats parlementai- « res, et il faut se demander ce qu'on disait à ce « moment contre la Compagnie de Suez.

« Elle avait, elle aussi, des adversaires puis- « sants, déterminés, très opiniâtres, qui disaient « contre elle précisément ce qu'on dit aujour- « d'hui. Des ingénieurs très compétents, des « sommités, au point de vue technique, préten- « daient que jamais le Canal de Suez ne pourrait « être fait.

« On le disait, on l'écrivait, et on essayait de « faire passer cette croyance dans les esprits de « tous ceux qui avaient été les prêteurs où les « actionnaires de la Compagnie de Suez. »

Voyant, avec la netteté de son esprit et sa connaissance pratique des affaires, le but de l'acharnement de vos adversaires actuels, le député du Rhône ajoutait :

« Pour le moment, je constate que toute cette « dépense, qui a abouti à des installations, à « des travaux, à des résultats certains, toute « cette dépense peut être reprise par des spécu- « lateurs du lendemain, par des spéculateurs qui « attendent peut-être le résultat de votre décision « pour édifier sur ces ruines que vous auriez « accumulées une véritable fortune due tout « entière, non pas à l'initiative d'un homme, « non pas à une grande idée, mais à une *miséra-* « *ble spéculation financière.* »

Voilà la vérité, Messieurs, toute simple.

Le moment est venu de flétrir les « misérables » que j'ai dénoncés dans ma lettre du 29 juin, et de vous dire, avec une brutale sincérité, et les dangers que vous avez courus, et les efforts que nous avons faits pour défendre votre œuvre, pour disputer à de basses convoitises l'épargne française qui nous a été confiée.

Pendant les deux longues années qui se sont passées à poursuivre, devant le Parlement, l'autorisation qui nous était nécessaire pour émettre des Obligations à lots, nos adversaires n'ont rien négligé de ce qui pouvait nous abattre. Comme nous vous donnons, dans nos rapports annuels,

tous les détails de notre situation, ces adversaires pensaient qu'en retardant le plus possible la solution, qu'en sapant notre crédit, qu'en imposant à nos titres des baisses factices, un moment viendrait, fatal, où nous ne pourrions plus faire matériellement face aux dépenses de l'exécution des travaux.

Je vous l'ai dit le 20 janvier et je vous l'ai rappelé le 1er mars, à notre réunion extraordinaire :

« N'ayant rien à cacher, je veux un débat pu-« blic où la véritable situation de l'entreprise « sera exposée :

« Cet examen peut prendre un certain temps.

« Mais, là-bas, dans l'isthme on travaille, et le « temps marche! Et si nous voulons inaugurer « le Canal à sa date, nous ne devons rien négli-« ger. Plus on travaille, plus nous devons veiller « à l'exécution des marchés que nous avons « passés. La moindre suspension, pour une « cause quelconque, amènerait un grand retard, « et nos adversaires, qui veulent s'emparer de « votre œuvre en dépréciant le cours de vos « titres, ne manqueraient certes pas l'occasion.

Cette « occasion », nous ne l'avons pas offerte à nos ennemis. Nous n'avons ni suspendu les travaux, ni laissé en souffrance un centime des sommes dues aux entrepreneurs, ni fermé nos guichets au paiement des coupons.

Et pourtant, quelles étaient nos angoisses, lorsque, les semaines succédant aux semaines, puis les jours aux jours, nos disponibilités s'épuisaient en attendant le vote et la promulgation de la Loi que nous avions sollicitée !

Des Etablissements de crédit, fidèles au concours qu'ils ne nous ont jamais refusé, témoins de nos intentions, nous ont prêté 30 millions de francs au moment même, — la veille du vote de la Loi par le Sénat, — où nos adversaires annonçaient déjà, comme un cri de victoire, la faillite du Canal maritime de Panama !

Et ces « amis persévérants et patriotes » sont intervenus une deuxième fois, se constituant en syndicat pour aider à satisfaire à la Loi du 8 juin 1888.

C'est alors que vos ennemis, battus, trompés dans leurs espérances, nous ont reproché nos « témérités ».

Il eût été plus simple, en effet, comme on nous le conseillait froidement, de reculer devant notre devoir et de procéder, — car on a osé écrire ceci dans les journaux français ! — de procéder à une liquidation : c'est-à-dire, de donner à de nouvelles et faciles fortunes l'occasion de s'élever sur la ruine de ceux qui nous ont suivis et qui nous ont soutenus !

J'ai eu l'occasion dernièrement à un banquet offert au Président de la République de l'Equateur d'expliquer et de justifier mon attitude :

« Lorsqu'en 1879, ai-je dit, le Congrès inter-« national, réuni à Paris pour adopter le meil-« leur tracé d'un Canal interocéanique, désigna « le point de l'Isthme qui sépare Colon de Pa-« nama, les représentants de toutes les nations « venues officiellement à ce Congrès, me « demandèrent de prendre la direction de l'œu-« vre dont ils réclamaient l'exécution au nom « des intérêts universels.

« J'acceptai, malgré les hésitations de mes « meilleurs amis, en disant (permettez-moi de « répéter mes propres paroles), qu'un général « qui a gagné une bataille n'a pas le droit de se « refuser à un deuxième combat.

« Mes amis avaient raison, parce qu'ils pré-« voyaient le renouvellement des luttes de « Suez ; et je n'avais pas tort, non plus, parce « j'envisageais la grandeur de l'entreprise, la « gloire de mon pays, la fortune de mes compa-« triotes, le service immense à rendre à l'huma-« nité, et qu'en conséquence une fois décidé « rien ne me ferait reculer.

« Je n'ai pas reculé, Messieurs, et je ne recule-« rai pas. »

C'est à cette réunion mémorable de 1879 qu'assistait Gambetta et que sa parole ardente, en m'encourageant par un titre que le peuple a accepté, justifia ma décision, me dicta le devoir impérieux, patriotique, de marcher en avant ; je ne m'arrêterai pas.

Ai-je le droit de m'arrêter, quand j'ai derrière moi une armée de fidèles associés, qui sont prêts à tous les sacrifices pour assurer l'achèvement du Canal, et quand la moindre défaillance compromettrait leur fortune ?

Ai je le droit de m'arrêter, quand j'ai la conviction profonde que les obstacles que je rencontre ne résultent pas de la nature de l'entreprise, mais sont suscités par la mauvaise humeur de quelques ambitieux déçus ou par la convoitise de capitalistes, toujours prêts à semer la tempête pour s'enrichir avec les épaves des naufragés ?

Ai-je le droit de m'arrêter, quand la passion et l'acharnement avec lesquels on cherche à s'emparer de votre œuvre, sont la meilleure démonstration de la valeur que lui reconnaissent nos ennemis ?

Notre éminent ministre de la guerre, M. de Freycinet, disait récemment :

« Il y a des conjonctures, dans la vie des peu-« ples comme dans celle des individus, où la « vraie sagesse consiste à mépriser tout calcul « et à n'écouter que son courage et son honneur. « L'estime du monde, la confiance en soi, l'ac-« croissement des forces morales, prélude et « condition des lendemains réparateurs, sont « le prix de ces grandes témérités que la froide « raison semblait condamner. »

Ces conjonctures se rencontrent aussi dans la vie des grandes entreprises, mais, une fois engagé dans la lutte, le devoir n'est-il pas de marcher en avant, loyalement et honnêtement ? Il faut alors « n'écouter que son courage » et mépriser les « calculs » de l'égoïsme.

Si le percement du Canal de Suez fut une de

« ces grandes témérités », les actionnaires de Suez ont vu « le lendemain réparateur » ; votre persévérante énergie assurera le succès d'une seconde témérité : le percement de l'Isthme de Panama.

L'Émission des Obligations à Lots.

Ayant à vous rendre compte des résultats de l'émission des Obligations à lots, nous devons vous rappeler, par une citation de notre rapport du 1er mars, les conditions dans lesquelles nous avons abordé cette opération :

« Nous avons dit avec le Congrès internatio-« nal de 1879, nous n'avons cessé de répéter « continuellement, et sous toutes les formes : « que la dépense matérielle de creusement du « Canal maritime coûterait 600 millions de « francs et que les dépenses administratives, « avec le payement des intérêts annuels à servir « aux actionnaires et aux obligataires jusqu'au « jour de l'inauguration, coûteraient, d'autre « part, 600 millions de francs.

« Nous vous exposerons plus loin comment le « coût total de 1,200 millions, prévu par le Con-« grès international, a été augmenté. Aura-t-on « le droit de dire que les prévisions du Con-« grès international étaient fausses ? Pas du « tout. Le coût du creusement proprement dit « du Canal ne se trouvera pas beaucoup modi-« fié ; c'est la dépense résultant du payement « des intérêts à servir au capital et aux em-« prunts qui s'est accrue. Est-ce la faute du « Congrès international ?

« Est-ce la faute de votre Conseil d'adminis-« tration, si l'acharnement et la mauvaise foi « avec lesquels nos adversaires se sont attaqués « à notre crédit, nous ont obligés à emprunter « plus cher que le Congrès ne l'avait admis, la « somme nécessaire à l'exécution de l'œuvre « matérielle, et si ces attaques nous ont fait per-« dre plus d'une année de bon travail dans « l'Isthme ? Certains de nos entrepreneurs, il « faut bien le reconnaître, ont eu le tort de se « laisser intimider par cette guerre implacable « faite aux capitaux français engagés dans l'en-« treprise.

« Nous avions demandé en 1885, au Gouverne-« ment de la République, l'autorisation d'émet-« tre des Obligations à lots, précisément pour « alléger ces charges d'intérêts devenues lour-« des ; nous avons présenté dernièrement la « même requête dans le même but.

« Il appartient aux Représentants de la Nation « de vous donner les moyens d'achever votre « œuvre à des conditions normales. »

Le Parlement a voté et le Gouvernement de la République a promulgué la Loi nous autorisant à émettre des Obligations à lots.

A ma demande, la même Loi nous oblige à déposer en « Rentes françaises ou titres garantis par le Gouvernement français, » les sommes suffisantes pour assurer le paiement des lots et le remboursement à 400 francs des obligations souscrites ou placées.

Vous savez avec quel élan, dès les premiers jours de l'émission, les souscripteurs répondirent à notre appel.

Il était certain que le succès de l'émission dépasserait les espérances. C'est alors que vos adversaires, par des moyens odieux, exposés d'ailleurs dans notre plainte au Procureur de la République, ont entravé ce succès. Malgré tout, 269,326 souscripteurs ont pris 800,000 obligations.

Mais il fallait effectuer régulièrement le dépôt de garantie voulu par la Loi. Nous y avons réussi, ainsi que je vous l'ai écrit le 29 juin, grâce au « concours d'un groupe financier com-« posé de grands Etablissements de Crédit et de « Banquiers demeurés constamment fidèles aux « œuvres de Suez et de Panama », intervenus « pour consolider le succès d'une émission si « violemment combattue et assurer aux meilleu-« res conditions la marche de l'entreprise. »

Il a été décidé que le dépôt serait effectué dans les caisses du Crédit Foncier de France.

Sur ma demande et la proposition de l'honorable gouverneur du Crédit Foncier, M. Christophle, le Conseil d'Administration du Crédit Foncier de France a accepté ce dépôt.

Vous me dispenserez de rappeler les écœurantes machinations, les calomnies perfides, les coups de Bourse, les envois de fausses dépêches, les manœuvres coupables, en un mot, dont on s'est servi pour vous empêcher d'exécuter votre entreprise.

Vous êtes, pour la plupart, d'anciens et solides actionnaires du Canal de Suez, et vous n'avez pas oublié nos batailles.

Le docteur Lauser, rappelant ces luttes, rendant compte de ses impressions personnelles, écrivait : « le Ministre des finances indien, nom-« bre de hauts fonctionnaires indiens, militai-« res et civils, étaient au nombre de nos compa-« gnons de voyage. Pour eux tous, c'était une « chose arrêtée que le Canal de Suez était une vo-« lerie manifeste, que l'ouverture du Canal ne « saurait être qu'un *fiasco* tel que le monde n'en « avait pas encore vu ! »

A l'époque où je demandais au Gouvernement impérial l'autorisation d'émettre des Obligations à lots pour achever le Canal de Suez, un Lord, au Parlement britannique, disait : « Je ne puis « croire que le Gouvernement français consente « à se laisser compromettre dans le projet d'une « Compagnie en *banqueroute*, qu'il veuille se « faire le ravaudeur d'une spéculation qui n'est « qu'un leurre aussi grossier et aussi trompeur « qu'aucun de ceux qui aient été lancés sur la « mer du commerce ! »

Un ministre anglais avait dit : « La Compagnie « du Canal de Suez est l'une des plus remarqua-« bles tentatives de tromperies qui aient été « mises en pratique dans les temps modernes ; « c'est un leurre complet, depuis le commence-« ment jusqu'à la fin ! »

En France, à Paris, en 1880, le même économiste qui accable aujourd'hui l'entreprise de Panama de ses prédictions sinistres, écrivait qu'au dessus de 950 francs, l'action du Canal de Suez était trop chère; qu'on pourrait en racheter dans des cours plus bas !

Les procédés qu'emploient les adversaires du Canal de Panama sont donc exactement les mêmes que ceux qu'employaient les adversaires du Canal de Suez. Vous opposez aux spéculateurs éhontés, comme aux esprits faux qui méconnaissent la grandeur de l'entreprise, le même calme, le même dédain qui ont fait la force des actionnaires du Canal de Suez.

Votre attitude conservera à notre Patrie la gloire et les bénéfices de l'exécution du second grand Canal maritime universel.

Echange des Obligations Nouvelles 3e Série

Conformément à vos autorisations, nous avons émis, le 14 mars, une série d'Obligations Nouvelles, en promettant aux souscripteurs la faculté de les échanger contre des Obligations à lots, si l'autorisation que nous sollicitions nous était accordée.

Nous avons eu soin d'exécuter cet engagement lors de notre émission d'Obligations à lots, le 26 juin dernier. Les titres des Obligations Nouvelles 3e série ont été pris en paiement par la Compagnie au prix de 460 francs.

20,371 obligations ont été, à ce jour, ainsi échangées contre des Obligations à lots; cette opération, qui allège les charges de la Compagnie, se continue.

Nous soumettons à votre approbation les mesures que nous avons prises à cet égard.

Situation financière.

Je vous ai parlé des épreuves que nous avons supportées et des angoisses que nous avons éprouvées dans ces derniers temps.

Ayant à faire face à l'activité imprimée aux travaux, privés de toutes ressources financières pendant que le Parlement délibérait, nous voyions s'avancer de redoutables échéances.

Nous étions absolument décidés à ne reculer devant aucun sacrifice, à encourir toutes les responsabilités, pour défendre, pour sauver notre œuvre commune. Nous eussions tout tenté, Messieurs; oui, tout, sauf de manquer aux lois de notre pays. Et c'est là que nos adversaires nous attendaient.

Ils s'imaginaient que vous nous abandonneriez, que vous vous abandonneriez vous-mêmes, que vous consentiriez à sacrifier l'œuvre entreprise à l'ombre de notre drapeau national, que vous livreriez le Canal de Panama à l'étranger, si nous venions vous dire que la rigueur de nos lois nous imposait un arrêt.

Non, vous n'auriez pas accepté cette défaite; non, vous n'auriez pas capitulé; et comme le firent les Actionnaires du Canal de Suez après la guerre néfaste de 1870, au moment du péril, vous auriez renoncé temporairement à vos droits pour sauver votre bien, n'écoutant, comme l'a dit M. de Freycinet, que « votre courage et votre honneur ».

Mais vous saviez à l'avance que votre Président, inébranlable, respectueux des lois et dévoué à vos intérêts, ne vous eût fait un suprême appel qu'après avoir épuisé, jusqu'à la dernière minute, toutes les forces de son action.

Voici la situation financière que nous vous exposions le 1er mars dernier :

« Nous avons vu, disions-nous, que les engage-
« ments fermes pris par les entrepreneurs étaient
« basés sur les conditions d'un travail dont
« ils ont maintenant toute l'expérience, les prix
« inscrits aux contrats sont les prix qui leur ont
« été appliqués, dont ils ont également fait l'ex-
« périence pratique, et qui ne laissent donc au-
« cun doute.

« L'application de ces prix au travail qui reste
« à exécuter par chacun des entrepreneurs, fait
« ressortir les chiffres suivants :

« 1re Division............	46.100.000 »
« 2e —	64.000.000 »
« 3e —	56.000.000 »
« 4e —	48.000.000 »
« 5e —	40.000.000 »
« Total.......	254.100.000 »
« Exécution et installation « des ouvrages d'art..........	125.000.000 »
« Installation pour l'alimen- « tation des biefs............	15.000.000 »
« Prévision maxima, aux « contrats, pour installations « de toutes natures et achat de « matériel	50.000.000 »
« Frais généraux et intérêts « à servir aux actions et aux « obligations émises à ce jour.	210.000.000 »
« Total..........	654.100.000 »

« Pour faire face à cette dépense de 654 mil-
« lions de francs, prévue au 31 décembre 1887,
« pour ouvrir le Canal à la grande navigation
« en 1890, la Compagnie avait :

« 1° Les ressources au « 1er janvier 1888, s'éle- « vant à la somme de..	110 millions de francs
« 2° Le produit de « l'emprunt projeté et « pour lequel l'autori- « sation d'émettre des « Obligations à lots « avait été demandée..	600 millions de francs
« Total.......	710 millions de francs

« laissant une somme de 56 millions de francs,

« suffisante pour couvrir largement le service de « l'emprunt projeté de 600 millions de francs, « jusqu'au 1er juillet 1890. »

Voici, maintenant, la situation de l'exercice 1886-1887, résultant du rapport de vos commissaires vérificateurs :

Dépenses de l'exercice 1886-1887 :

Charges sociales, dépenses d'Administration à Paris et à Panama, et travaux exécutés.. comprenant une somme de 16.740 fr. 17 cent. qui restait à imputer au 30 juin 1886.		189.766.329 43
L'actif suivant estimation s'étant accru de................ pour achat de matériel, immeubles, etc., le total des dépenses de l'Exercice 1886-1887		14.599.815 72
est de		204.366.145 15
Les dépenses des Exercices précédents s'étant élevées à....	640.173.195 24	
moins ...... imputés à l'Exercice 1886-1887, comme il est dit ci-dessus,	16.749 17	
	640.156.446 07	640.156.446 07
Le total des dépenses au 30 juin 1887 atteint		844.522.591 22
dont il faut déduire, pour divers comptes non soldés et pour réescompte du portefeuille......		44.856.154 61
Net...........		799.666.436 61
Les ressources créées, comprenant le Capital-actions, les Obligations 5 0/0, 3 0/0, 4 0/0 et Nouvelles 1re série, ainsi que divers produits accessoires, formaient un total de...........		957.631.197 28
laissant un actif disponible de .		157.964.760 67

se décomposant comme suit :

Versements restant à effectuer sur titres de la Compagnie	9.963.260 »
Comptes divers débiteurs ...	15.331.165 21
Capitaux disponibles	132.670.335 46
Total égal........	157.964.760 67

A ces chiffres officiels, définitifs, nous ajouterons, à titre d'information, nos prévisions de dépenses et de recettes, du 1er juillet 1888 au 1er juillet 1890, savoir :

Travaux restant à faire.....	333.600.000 »
Administration dans l'Isthme	24.000.000 »
Charges sociales (le service des Obligations à lots compté pour 10 millions en 1888, 25 millions en 1889, 15 millions en 1890 : total 50 millions) ...	203.000.000 »
Administration à Paris	4.000.000 »
Coupons restant à payer	6.400.000 »
Mandats....................	1.000.000 »
Créances diverses..........	35.200.000 »
Total...........	607.200.000 »

D'où il résulte, qu'avec le produit de l'emprunt du 26 juin en Obligations à lots et nos disponibilités, nous atteignons à la date de l'inauguration du Canal maritime, le 1er juillet 1890, en faisant face aux dépenses de travaux, ainsi qu'aux frais administratifs, et en satisfaisant à toutes les charges sociales.

L'exécution du Canal.

Nous désirons, cette année, vous donner non seulement la situation des travaux, mais, — chantier par chantier, — une indication des résultats obtenus par chaque entrepreneur avec nos appréciations sur la marche de chacun d'eux.

Il est utile de rappeler les conditions actuelles de l'exécution du Canal, que certains de nos adversaires se sont appliqués à dénaturer dans ces derniers temps. Les mêmes adversaires qui, après avoir chiffré un trafic possible de 20 millions de tonnes, avaient ensuite presque nié tout trafic, reviennent maintenant à leur première affirmation, afin de pouvoir dire que le Canal provisoire à écluses ne suffira pas au mouvement maritime qui se produira dans le Canal.

Nous sommes de cet avis.

Nous avons démontré, d'une part, que le Canal provisoire à écluses donnera facilement passage au trafic de 7 millions 1/2 de tonnes prévu par le Congrès international, — trafic dont la seule taxe de transit donnera une recette de 112 millions 1/2 de francs, — et d'autre part, nous sommes convaincus qu'il faudra poursuivre l'exécution du Canal à niveau, par la suppression successive des écluses, au fur et à mesure du développement du trafic, c'est-à-dire de l'augmentation des recettes, et cela au moyen d'un prélèvement sur le surplus des bénéfices, ainsi que nous le pratiquons à Suez pour l'élargissement et l'approfondissement du Canal maritime.

Voici les termes du rapport où nous vous avions exposé les conditions du programme actuel d'exécution :

« En face de l'acharnement de nos adversaires « et de l'indifférence de nos défenseurs naturels,

« nous prîmes la résolution d'adopter tel pro-
« gramme d'exécution qui assurât l'ouverture
« du Canal à la grande navigation dans le plus
« bref délai.

« Le 25 septembre 1887, les deux questions
« suivantes furent posées aux membres de notre
« Commission supérieure consultative des tra-
« vaux :

« *1° Est-il possible d'établir dans le massif cen-*
« *tral un bief supérieur qui permettrait de conti-*
« *nuer les travaux du Canal à niveau en appli-*
« *quant au creusement de cette partie les procédés*
« *de dragages ?*

« *2° Sera-t-il possible, dès que ces dispositions*
« *seront realisees, et sans interrompre les travaux*
« *d'approfondissement, d'ouvrir l'exploitation ma-*
« *ritime entre les deux Océans ?* »

« La Commission supérieure consultative des
« travaux ayant répondu affirmativement, et à
« l'unanimité, à ces deux questions, nous avons
« poursuivi l'exécution du programme.

« Nous vous donnions, après l'exposé du pro-
« gramme technique, les évaluations suivantes:

« SITUATION AU MOMENT DE LA MISE EN
« EXPLOITATION DU CANAL

	Francs.
« Charge annuelle	71.926.260
« Déduction de l'intérêt à servir au Capital-Actions	15.000.000
Reste	56.926.260
« Charge annuelle des 600 millions de francs à se procurer pour inaugurer le Canal	36.000.000
« Charge annuelle après l'inauguration du Canal	92.926.260

« REVENUS

« Dividende des actions du chemin de fer	4.000.000
« Produit des 500.000 hectares de terrains concédés gratuitement par le gouvernement Colombien, avec les mines que ces terrains peuvent contenir.	mémoire.
« Produit des terrains appartenant à la Compagnie aux deux extrémités du Canal et le long de la ligne, terrains dont la superficie est de 14,100 hectares	mémoire.
« Produit de la location des bâtiments	mémoire.
« Produit du matériel devenu sans emploi	mémoire.
« Produit des 7,500,000 tonnes transitant à raison de 15 francs par tonne	112.500.000
« Produit des taxes de pilotage remorquage et stationnement (7 3/4 0/0 de la taxe de transit).	8.718.750
« Total des revenus du seul transit	125.218.750

« DÉPENSES ANNUELLES APRÈS L'INAUGURATION

« D'entretien et d'administration	11.000.000
« D'emprunt	92.926.260
« Total	103.926.260
« Le *seul* produit des taxes du transit étant de	125.218.750
« Et toutes les charges étant de	103.926.260
« Il reste une marge, en chiffres ronds, de	21 millions

« de francs, distribuables aux Actionnaires après
« les prélèvements des réserves et de la redevance
« au Gouvernement Colombien. »

Nous n'avons rien à changer à cette évaluation.

Situation des chantiers.

De Colon à Panama, le Canal aura 68 kilomètres de longueur, plus le chenal maritime à creuser dans la baie de Panama pour l'approche des navires.

Le *premier chantier*, en partant de Colon, constitue la partie maritime creusée tout de suite au niveau de l'Océan, telle que tout le Canal sera, plus tard. Ce chantier va de la mer jusqu'à la première écluse, soit une longueur de 22 kilomètres 514 mètres. Les travaux, consistant presque exclusivement en dragages, sont confiés à deux entrepreneurs : l'*American Contracting and Dredging C°*, qui, le 1er janvier 1888, avait à enlever 7,290,000 mètres cubes, et l'*Entreprise Jacob*, qui, à la même date, avait à enlever 1,800,000 mètres.

Les entrepreneurs américains doivent, aux termes de leur contrat, avoir terminé leur tâche le 31 décembre prochain. Pendant les six premiers mois de cette année, cette entreprise a donné un cube moyen mensuel de 450,000 mètres, en progression constante à chaque fin de mois. La seule production moyenne maintenue, sans augmentation nouvelle, conduirait à la fin d'avril 1889.

L'*entreprise Jacob*, dont le développement est proportionné, suivant une règle déterminée au contrat, aux quantités de matériel mises à sa disposition, a donné, ces six derniers mois, un cube mensuel de 70.000 mètres, également en constante progression. Or, la prévision de rendement mensuel qui a permis de fixer la date d'achèvement de cette entreprise au 1er mai 1890, est de 66.000 mètres cubes seulement.

Le matériel mis à la disposition de cette entreprise doit être encore augmenté.

En réalité, actuellement, sur les 22 1/2 premiers kilomètres du Canal maritime, 18 kilomètres sont terminés à une profondeur variant entre 7 et 8 mètres, sauf un passage de 800 mètres où la profondeur est de 4 à 5 mètres, Il reste peu à faire, vous le voyez, pour que le Canal

maritime soit complètement achevé sur cette partie.

Le *deuxième chantier*, confié à l'*Entreprise Artigue et Sonderegger*, va du kilomètre 23,350 au kilomètre 26,350, soit une longueur de 3 kilomètres. Il y avait à enlever, le 1er janvier 1888, 675,000 mètres seulement. Deux dragues doivent y travailler prochainement. Le cube restant à faire est peu important, mais il est nécessaire, d'après les rapports de nos ingénieurs, que les dragages soient commencés le plus tôt possible. Ces mêmes rapports, malheureusement, constatent « une médiocre activité » dans les préparatifs de ce petit chantier, où une surveillance spéciale va être exercée. Des dispositions sont prises pour assurer dans tous les cas, et à bref délai, l'exécution des travaux restant à faire.

Il n'est pas de détail, à l'heure actuelle, qui puisse être négligé, et quelque peu importante, relativement, que puisse être une tâche, nous sommes absolument décidés à en exiger strictement l'exécution conforme aux contrats.

Il faut ouvrir le Canal à la date fixée. Des retards ou des manquements nouveaux aux conditions des contrats, n'auraient plus aucune justification.

Le *troisième chantier*, confié à l'*Entreprise Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*, va du kilomètre 26,350 au kilomètre 44, soit une longueur de 17 kilomètres 650 mètres. Au 1er janvier dernier, ces entrepreneurs avaient à enlever 7,884,000 mètres. Aux termes de leurs contrats, ils devaient à partir du 1er mars 1888, donner une moyenne mensuelle de 400,000 mètres cubes, et terminer ainsi leur tâche le 1er novembre 1889. Au 1er mars, contrairement aux prévisions, ces entrepreneurs n'avaient pas mis en marche tout le matériel de dragages dont ils disposent pourtant : le temps passé au montage de ce matériel spécial a été excessif et sa mise en œuvre se fait avec lenteur.

Tout peut être heureusement réparé; la marche prévue aux délais d'exécution finale est tout à fait rassurante, à la condition toutefois que le montage de toutes les dragues et leur mise en marche ne présentent plus de retard, ce à quoi nos ingénieurs ont l'ordre formel de veiller.

Nous ne laisserions certainement pas ces entrepreneurs irresponsables si, d'ici à la fin de l'année, le moindre doute subsistait quant à l'exécution complète de leurs engagements.

Le *quatrième chantier*, confié à la *Société de Travaux publics et Constructions*, va du kilomètre 44 au kilomètre 53,600, soit une longueur de 9 kilomètres 600 mètres. Il restait à enlever, le 1er janvier dernier, 4,800,000 mètres cubes.

D'après son programme d'exécution, cette Entreprise doit, la plus grande partie des déblais de son chantier étant de nature rocheuse, procéder exclusivement par des terrassements à sec, la roche étant désagrégée à l'aide de mines faites à la main ou avec des perforatrices.

Cette entreprise a donné, depuis le 1er janvier, le cube mensuel prévu à son contrat ; mais une partie de ce cube mensuel provient de travaux de dérivations.

Le cube mensuel prévu au contrat pour 1889 est très important. Des doutes sérieux ayant été exprimés, dans l'Isthme, relativement aux dispositions prises pour satisfaire exactement aux engagements contractés, nous avons le devoir, non seulement d'examiner à bref délai si la *Société de Travaux publics et Constructions* a suffisamment satisfait jusqu'ici à ses engagements, mais encore si ses dispositions actuelles répondent à l'effort considérable prévu et consenti pour l'année 1889.

Les cunettes sont-elles ouvertes avec une suffisante rapidité ? et leur donne-t-on la profondeur et la largeur nécessaires? Les installations pour l'assèchement de ces cunettes sont-elles sérieusement ordonnées ? Les installations de voies pour les décharges sont-elles complètes ?

Nous avons d'autant plus le droit d'exiger de cette grande Société des préparatifs immédiats répondant, sans aucune critique, au programme d'exécution arrêté pour l'année prochaine, que sans hésiter, dès le début, et maintenant encore, nous avons accordé à cette entreprise un matériel, des avances et des facilités dépassant de beaucoup le nécessaire.

Ici encore donc, et avant la fin de l'année, satisfaction complète sera donnée à nos ingénieurs, sinon les mesures les plus rigoureuses seront prises contre ceux qui, par leur négligence ou l'insuffisante utilisation des moyens qui leur ont été fournis, auraient risqué de compromettre le programme général de l'exécution du Canal.

Nous avons la confiance que les six derniers mois de cette année suffiront pour que cette Entreprise, répondant à la réputation des hommes éminents qui la dirigent, ne laisse rien qui puisse permettre un seul doute sur l'exécution loyale des engagements qu'elle a librement contractés.

Quant à nous, nous réclamerons la prompte démonstration pratique des engagements pris pour 1889. Sans quoi, nous aviserions en temps utile. Toutes nos dispositions sont prises.

Le *cinquième chantier*, confié à l'*Entreprise Artigue et Sonderegger*, va du kilomètre 53,600 au kilomètre 55,456, soit une longueur de 1 kilomètre 856 mètres. Il y avait au 1er janvier dernier, 6 millions de mètres cubes, au maximum, à enlever.

Pour terminer leur tâche avant le 1er juillet 1890, ces Entrepreneurs se sont engagés à extraire mensuellement, en moyenne, 110,000 mètres en 1888, 170,000 mètres en 1889, 220,000 mètres en 1890.

Depuis le 1er janvier, le cube moyen mensuel extrait a été de 103,350 mètres, un peu en dessous, par conséquent, du rendement moyen prévu.

Nous aimons à rendre hommage au zèle, au dévouement, à l'intelligente activité de ces Entrepreneurs. Nous ajouterons que des incidents

exceptionnels ont nui au travail, dans le chantier, pendant les deux derniers mois.

Mais notre devoir strict ne nous permet plus d'entrer dans ces appréciations. Les entrepreneurs actuels ont tous contracté en pleine connaissance de cause, après avoir tous expérimenté longuement leurs propres chantiers. Nous ne leur avons demandé que de continuer, pour ainsi dire, à exécuter ce qu'ils avaient déjà fait.

Dans ces conditions, et notre but unique étant de poursuivre et d'assurer l'ouverture du Canal à la date fixée, la moindre défaillance, nous nous y engageons devant les Actionnaires, sera suivie d'une protestation d'abord, d'une action énergique ensuite, sans aucune autre espèce de considération que l'exécution stricte de l'engagement pris.

Les *sixième* et *septième chantiers*, confiés aux mêmes Entrepreneurs, vont du kilomètre 55 et 56, au kilomètre 57, soit une longueur de 1 kilomètre 544 mètres, et ensuite du kilomètre 57 au kilomètre 62.200, soit une longueur de 5 kilomètres 200 mètres.

Le cube à enlever au 1er janvier 1888 était de 450,000 mètres environ sur la première partie.

Ce travail, de peu d'importance, doit être terminé le 1er juillet de l'année prochaine. Il le sera.

Le cube à enlever dans la deuxième partie était, le 1er janvier dernier, de 1.550.000 mètres, à extraire au plus tard avant le 1er juillet 1890.

Ces chantiers seront attaqués au wagon pendant la saison sèche et à la drague pendant la saison des pluies ; les Entrepreneurs disposent de 4 dragues de 60 chevaux, de 30 chalands transporteurs, de 3 remorqueurs et d'un élévateur, dont ils achèvent en ce moment le montage. Le seul travail des dragues, sans tenir aucun compte du matériel de terrassements, doit donner 100,000 mètres par mois; or, pour arriver à la date d'achèvement inscrite au contrat, il ne faudrait enlever que 50,000 mètres par mois.

Le *huitième et dernier chantier*, ou chantier des dragages, confié à l'*Entreprise Baratoux*, *Letellier et Cie*, va du kilomètre 62,200 au kilomètre 68,100, soit une longueur de 5 kilomètres 900.

Le cube qui restait à extraire à partir du 1er janvier dernier était de 3,050,000 mètres cubes.

Deux dragues à long couloir (type Suez) et six dragues de 180 chevaux, complétées par un matériel accessoire d'appareils de transport de déblais et de clapets à mains avec remorqueur, ou de clapets à vapeur, sont à la disposition des Entrepreneurs.

Sur les 6 kilomètres du Canal maritime à creuser là, avec la profondeur voulue de 8 mètres d'eau, 2 kilom. 100 sont réalisés. L'achèvement régulier de cette partie du Canal maritime est certain.

Pour l'accès du Canal du côté de l'Océan Pacifique, il a fallu creuser un chenal en rade, sur une longueur de 6 kilomètres 400 mètres.

Ce travail, comportant un déblai de 950,000 mètres cubes à partir du 1er janvier 1888, confié à l'*Entreprise Baratoux, Letellier et Cie*, est presque terminé à toute profondeur, soit 11 mètres au-dessous du niveau moyen de la mer. Il ne reste qu'à approfondir ou élargir quelques points.

Quant aux écluses confiées à M. Eiffel, chargé de leur construction complète, avec leurs engins de fermeture ou de manœuvre, y compris l'exécution de tous les ouvrages accessoires et de toutes fouilles, sans exception, que ces ouvrages comportent, nous avons la satisfaction de pouvoir vous déclarer que rien, jusqu'ici, ne permet de douter de la complète et stricte réalisation des engagements contractés.

Vous savez que M. Eiffel s'est engagé à terminer complètement tous les travaux dont il est chargé dans un délai de 30 mois, à partir du 1er janvier 1888, c'est-à-dire le 30 juin 1890.

De l'ensemble des chantiers de M. Eiffel on peut dire: que les travaux des fouilles sont conduits d'une façon satisfaisante et que les Entrepreneurs apportent une très réelle activité dans l'accomplissement de la tâche qu'ils ont à remplir.

Quant aux travaux métalliques et aux maçonneries, un approvisionnement de 15,000 mètres cubes de pierres cassées a déjà été fait. Les commandes, à cette date, comprennent 19,000 tonnes de fonte et 15,000 tonnes de fer, avec un matériel spécial considérable.

Le transport des matières et matériaux pour la construction des parties métalliques des écluses a commencé en juin. Les chantiers de montage se trouveront en pleine activité avant deu. mois.

Cet exposé complet, détaillé, de la situation des travaux, qui vous montre des parties importantes du Canal maritime achevées, d'autres en achèvement, toutes en voie d'exécution pratique, répond à ceux qui parlent encore, de temps en temps, de l'inaction des chantiers.

A ces faits, aux chiffres que nous venons de donner, et qui ne permettent plus aucune discussion, nous n'ajouterons qu'un témoignage, sur l'importance duquel nous n'aurons pas besoin d'appeler votre attention.

Il s'agit du Représentant officiel de la République de Colombie, du général Alejandro Posada, Ministre plénipotentiaire du Gouvernement dont vous tenez votre concession.

Le général Alejandro Posada assistait, le 19 juin dernier, au banquet offert à Paris au Président de la République de l'Equateur, M. Florès, par « ses amis de France ». Voici en quels termes, dans un discours éloquent, le général s'est exprimé au sujet des travaux du Canal de Panama :

« Puisque j'ai parlé des intérêts internatio-
« naux en Amérique dans une réunion présidée
« par M. de Lesseps, je ne puis m'empêcher de
« porter mon attention vers l'œuvre prodigieuse
« qu'il dirige, en athlète du progrès moderne.

« Et cela d'autant plus, que le Canal de Panama « se rattache intimement au but de notre réu-« nion.

« Nous fêtons en effet, Messieurs, un événe-« ment propice au bien-être présent d'une de « nos Républiques, événement qui aura une « bienfaisante influence sur son avenir et qui se « fera sentir aussi sur l'avenir des autres Répu-« bliques sœurs. Et quel espoir plus flatteur, « pour nous autres Américains, que celui que « nous offre l'achèvement du Canal de Panama !

« Mais il paraît qu'il existe quelques doutes à « ce sujet, mal fondés d'ailleurs et, par des cir-« constances spéciales, je suis en mesure de « rassurer ceux qui pourraient en avoir besoin, « parce que je connais parfaitement bien le pays « théâtre des travaux, ayant été dans ma jeu-« nesse un des employés fondateurs du chemin « de fer qui traverse l'Isthme; parce que j'ai été « Gouverneur du département de Panama pen-« dant ces deux dernières années; et parce que « je viens de visiter avec la plus soigneuse at-« tention, et dans tous leurs détails, les chan-« tiers des travaux, où j'ai pu me rendre compte « de la lutte héroïque qu'ont eu à soutenir les « ingénieurs de l'entreprise, lutte dans laquelle « ils ont vaincu les plus redoutables des diffi-« cultés inhérentes à cette œuvre colossale.

« Eh bien ! moi, je n'ai pas le moindre doute « sur le couronnement complet de cette œuvre; « et la Colombie, où les travaux s'exécutent, a « octroyé à la Compagnie du Canal une étendue « de territoire plus considérable que quelques-« uns des royaumes de l'Europe. C'est vous dire, « Messieurs, la foi qu'elle a dans la complète « réussite de l'entreprise ».

Que pourrions-nous ajouter à une pareille déclaration ?

Nous ne pouvons que dire la sévérité avec laquelle nous poursuivrons l'exécution du Canal maritime.

Il n'y a pas de temps à perdre et surtout plus de temps à consacrer à l'examen de plaintes ou de réclamations. Nous avons été indulgents, — trop indulgents peut-être, parfois, — pour des Entrepreneurs qui s'étaient laissé impressionner par les attaques de toutes sortes dont on accablait l'entreprise, et leurs inquiétudes, leurs hésitations ont nui considérablement à la bonne marche de l'œuvre.

L'ensemble de tous les chantiers que nous venons d'énumérer donne, fin juin, un total de cubes effectués supérieur d'environ 500,000 mètres aux engagements contractés ; mais vous venez de voir que notre prévoyance est devenue extrêmement susceptible et que nous ne permettrons, sur aucun point de l'Isthme, aucune éventualité de retard possible.

Désormais, nous ne devons et nous ne pouvons que réclamer l'exécution des contrats, nous refusant, de parti pris, à toute discussion, à toute transaction qui n'aura pas pour effet unique et immédiat l'achèvement rapide du Canal.

Domaine

En même temps que nous poursuivions l'exécution du Canal maritime, nous ne négligions pas la constitution de votre Domaine dont la valeur doit être un jour considérable.

Vous savez qu'aux termes de notre Acte de concession, le Gouvernement de la République de Colombie doit nous donner « gratuitement et « avec toutes les mines qu'ils pourront conte-« nir », 500.000 hectares de terrains à prendre sur le territoire de la République.

Vous savez également que ces terrains doivent nous être délivrés au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et que le Gouvernement Colombien évaluant, dès 1887, l'effort accompli pour l'exécution du Canal comme égalant la moitié de l'effort total nécessaire, avait mis à notre disposition 250,000 hectares.

Nous vous avons communiqué, dans notre rapport du 1er mars dernier, les divers télégrammes par lesquels notre agent nous avait fait connaître les progrès de la délimitation de nos terrains concédés.

Le 22 mars, nous avons reçu un télégramme nous annonçant que le solde des 250,000 hectares adjugés avait été choisi. Nous en avons immédiatement autorisé la délimitation, et par suite notre Domaine concédé se compose actuellement :

De deux lots dans le Darien, l'un entre les Rios Paya et Mangle, l'autre entre les Rios Marca et Pirri...............	100.000	hectares
D'un lot dans le Darien, entre les Rios Yape et Pucro.	25.000	—
De deux lots dans le Chiriqui, l'un entre les Rios Sigsola et Robalo, l'autre entre les Rios Catabella et San Pedro......................	130.000	—
Total	255.000	hectares

Nous serons en pleine possession de ce magnifique domaine avant la fin de cette année, et nous espérons bien avoir mis en exploitation ces 250,000 hectares de terres bien situées, fertiles, riches en mines, lorsque le Canal maritime sera ouvert à la navigation.

Mais notre domaine ne consiste pas seulement en ces 250,000 hectares gratuitement concédés, — qui s'élèveront à 500,000 hectares au fur et à mesure de l'achèvement du Canal ; — il faut y comprendre les terrains que nous possédons actuellement aux villes des extrémités et sur toute la longueur du Canal, ainsi que les bâtiments que nous avons acquis ou fait construire.

Ces faits étaient intéressants à produire au moment où nos adversaires viennent de parler de liquidation ! Ils savaient nos richesses, ces adversaires, quand ils jetaient sciemment ce cri d'alarme, auquel vous avez su rester, comme votre Président, imperturbablement sourds. Ils savaient bien qu'en proposant de vous ruiner, ils s'enrichiraient !

Conclusion

Nous avons donc obtenu du Parlement et du Gouvernement français l'autorisation d'émettre des Obligations à lots.

Nous ne retiendrons, si vous le permettez, des longs débats du Parlement, que cette déclaration officielle, qui a été comme la haute justification de l'autorisation donnée :

« La Compagnie de Panama, par le nom et le « passé des hommes qui la dirigent, par les col- « laborateurs éminents dont elle s'entoure, par « le caractère grandiose et en quelque sorte hu- « manitaire de l'œuvre qu'elle poursuit, par les « efforts sérieux qu'elle fait encore pour mener « cette œuvre à bien, mérite la bienveillance des « pouvoirs publics. »

Cette « bienveillance » nous avait permis d'émettre 2 millions d'*Obligations à lots*, au prix de 360 francs, rapportant 4 0/0 l'an, toutes remboursables à 400 francs, et participant à des tirages qui auront lieu *tous les deux mois*, avec des lots de 500,000 francs, de 250,000 francs, de 100,000 francs, de 10,000 francs, de 5,000 francs, de 1,000 francs, soit 366 lots par an s'élevant ensemble à 3 millions 390,000 francs pendant 25 ans et 236 lots par an s'élevant ensemble à 2 millions 200,000 francs ensuite, jusqu'à complet amortissement.

Une clause spéciale de la loi d'autorisation nous oblige à déposer en « Rentes françaises ou titres garantis par le Gouvernement Français », la somme suffisante pour garantir le paiement de tous les lots et le remboursement de toutes les obligations souscrites ou placées.

C'était un placement exceptionnel, jouissant de garanties et d'avantages qu'aucunes autres obligations quelconques émises jusqu'ici ne pouvaient offrir.

Le produit de cet emprunt assurait l'achèvement du Canal maritime.

Et vous savez par quelles abominables manœuvres le succès de cet emprunt a été entravé.

A nos 400,000 associés, plus de 250,000 nouveaux adhérents, souscripteurs aux Obligations à lots, sont venus s'adjoindre, prenant 800,000 titres, nous apportant ainsi 290 millions de francs. Une grande partie de ces souscripteurs, en se libérant entièrement, ont accru nos ressources disponibles.

Pour braver nos adversaires, pour défier définitivement leurs manœuvres, — car ils sont capables de tout, on l'a vu, — pour achever par la France et au bénéfice de la France le Canal maritime de Panama, pour disputer cette œuvre nationale aux convoitises de nos pires ennemis, aux « misérables spéculateurs financiers » qu'a flétris l'honorable député du Rhône, M. Thévenet, il faut que nos Obligations à lots soient placées.

Votre Président, Messieurs, vous a donné sa vie tout entière ; ses collaborateurs, animés d'un dévouement absolu, n'ont reculé devant aucun labeur, devant aucune responsabilité, n'ayant en vue que la grandeur de l'œuvre entreprise, l'honneur national engagé et les bénéfices d'avenir, incalculables, à défendre.

Mais ni votre Président, ni vos administrateurs, ni les héroïques travailleurs qui luttent et qui succombent dans l'Isthme, ne peuvent rien, ou presque rien, devant cette nécessité financière qui se résout, en somme, en une souscription d'Obligations à lots, titres dont le capital apporté est absolument garanti jusqu'au dernier centime.

La France entière, on peut le dire, s'est associée pour l'exécution du Canal maritime de Panama. Actuellement, plus de 600,000 de nos compatriotes sont directement intéressés au succès prochain de l'entreprise. Que chacun d'eux prenne ou fasse prendre deux Obligations à lots, et le Canal est fait !

RÉSOLUTIONS

Assistent à la séance 448 actionnaires, représentant 71,070 actions.

L'Assemblée vote sur les questions suivantes portées à l'ordre du jour :

A

Vote sur les conclusions du rapport du Président.

L'Assemblée,

Après avoir entendu la lecture du rapport faite par M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie, au nom du Conseil d'administration,

Approuve ce Rapport.

B

Vote sur les conclusions du rapport des Commissaires sur les comptes de l'exercice 1886-1887.

L'Assemblée,

Conformément aux propositions du Conseil d'administration et aux conclusions du rapport des Commissaires,

Approuve les comptes tels qu'ils sont présentés par l'Administration de la Compagnie pour l'exercice 1886-1887.

C

Application de l'article 25 des Statuts : Réélection de quatre administrateurs

L'Assemblée,

Réélit :

MM. Ch. A. de Lesseps,
Max Hellman,
Rapatel,
Cottu,

comme membres du Conseil d'administration.

D

Nomination des Commissaires pour l'examen des comptes 1887-1888.

L'ASSEMBLÉE,

Nomme Commissaires à l'effet de vérifier les comptes de l'exercice 1887-1888 :

MM. le colonel CAHART,
CASTEL,
COLLIN DE LA PERRIÈRE,
LEFÈVRE,
RAMOND,
DE SINÇAY,

qui acceptent.

E

Approbation des mesures prises à l'occasion de la conversion des Obligations Nouvelles, 3e série, émises le 14 mars 1888.

L'ASSEMBLÉE,

Approuve les mesures prises par le Conseil à l'occasion de la conversion des Obligations Nouvelles, 3e série, émises le 14 mars 1888.

LE TRAFIC DU CANAL DE PANAMA

OPINIONS

L'amiral **Davis**, des Etats-Unis, chargé, en 1866, par le Sénat des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, d'évaluer *le total du tonnage qui passerait par le Canal de l'Isthme, s'il était fini (1866), et la valeur de ce mouvement et l'économie qui en serait résultée pour le commerce :*

Tonnage total qui passerait dans l'année par le Canal de l'Isthme s'il était fini maintenant (1866), d'après les rapports officiels, 3,094,070 tonnes.

Valeur du commerce qui transiterait : 2,339,155,650 fr. Economie pour le commerce du monde qui résulterait *dans l'année*, du passage par le Canal, 247,651,940 francs.

En 1876, 6,188,140 tonnes devaient prendre la voie du Canal.

Le général **Grant** :

En ce qui concerne les Européens, les bienfaits et les avantages du Canal proposé sont grands ; quant aux Américains, ces avantages sont incalculables.

M. le commandant **Taylor**, des Etats-Unis :

On peut dire qu'au quatre centième anniversaire de la découverte du Continent, il y aura un trafic de 6 à 7 millions de tonnes pour le Canal, et les possibilités indirectes sont très grandes.

M. **J.-E. Nourse**, professeur en retraite de l'Observatoire naval de Washington :

Que l'ouverture du transit interocéanique soit réalisée et alors, certainement, il ne sera pas possible de faire une évaluation exacte du montant du tonnage qui descendra de l'Extrême Nord, du pied des Montagnes Rocheuses et des Alleghanies.

L'amiral **Cooper**, des Etats-Unis :

Les ressources étouffées du Chili et du Pérou, de nos côtes Nord-Ouest et du Japon, et de l'Australie, peuvent justifier les prévisions de M. de Lesseps qui prétend que le tonnage d'un Canal à travers l'Isthme dépassera celui qui transite au Canal de Suez.

M. **Kelley**, des Etats-Unis :

Le jour n'est pas éloigné où 15 à 20 millions de tonnes passeront annuellement par le Canal.

M. **James Aberthney**, président de la Société des Ingénieurs civils de Londres :

Si grands qu'aient été les avantages du Canal de Suez et les facilités qu'il a procurées par les relations avec nos empires d'Orient, avec l'Australie, la Chine, le Japon et Ceylan, ils seront augmentés par la construction du Canal maritime proposé pour joindre les océans Pacifique et Atlantique.

M. le chevalier de **Stoess**, consul d'Allemagne à Liverpool :

Il est bon d'observer que l'évaluation de 6 millions de tonnes à passer par le Canal a été adoptée comme minimum, et que ces chiffres seront nécessairement dépassés, si l'on tient compte du développement agricole, commercial, industriel et maritime, qui grandit tous les jours dans les pays que le Canal est appelé à desservir.

M. l'ingénieur **Van Nehus**, de Hollande :

L'accroissement *normal et moyen* du mouvement commercial et maritime entre les deux Océans que le percement de l'Isthme américain doit réunir, est *d'un million de tonnes* par an.

Ce mouvement ayant été de 7 millions de tonnes en 1884 (mouvement minimum relevé), il serait de 12 millions de tonnes en 1889, au minimum.

M. **N....**, rédacteur à l'*Avenir national de Port-au-Prince :*

Songez que la Commission de statistique du Canal a évalué à 7 millions et demi de tonnes le transit du commencement de l'exploitation — transit existant et non à créer — transit sûr, et que ces 7 millions et demi de tonnes, à 15 francs par tonne, donnent 112 millions de francs. Essayez d'autre part de calculer la progression croissante que subira annuellement ce transit.

M. **Paul Leroy-Beaulieu**, membre de l'Institut :

Si le mouvement maritime vers l'Australie passait, pour la plus grande partie, par le Canal de Suez, il est certain que dans peu d'années il ne s'agirait pas d'un chiffre de 6 à 7 millions de tonnes, ni même de 11 à 12 millions, mais de 18 à 20...

Une partie, il est vrai, le *tiers* ou le *quart* peut-être, du commerce australien pourra prendre la voie de Panama. C'est également par Panama que passera le million de tonnes du mouvement maritime de la Nouvelle-Zélande.

M. **G. de Molinari**, membre de l'Institut :

Il est permis de croire que les prévisions seront dépassées, car l'expérience atteste que toute abréviation des distances, toute réduction des frais de transport élargit les débouchés existants et même en crée de nouveaux en augmentant le nombre des marchandises transportables. Un simple chiffre montrera, du reste, à quel point la diminution de l'obstacle naturel des distances peut développer les relations commerciales. De 1860 à 1877, le trafic entre les ports anglais et les ports asiatiques, rapprochés par le percement de l'Isthme de Suez, a passé de 2.292.476 tonneaux à 4.641.933, soit une augmentation de 102.48 0/0.

M. **Levasseur**, membre de l'Institut, (Conclusion de son rapport à la Commission internationale) :

En 1889, 5 millions et demi de tonnes au moins re-

présenteront le mouvement commercial des deux Océans et 2 millions de tonnes représenteront la fraction du mouvement commercial entre l'Orient et l'Europe, qui semble pouvoir être détournée de la voie suivie aujourd'hui, pour prendre celle de l'isthme américain : en tout 7 millions et demi de tonnes.

M. **J.-Ch. Roux**, délégué de la Chambre de Commerce de Marseille :

Je m'inspirerai de la modération de la Commission de statistique du Congrès international de 1879 et j'accepterai son évaluation, soit 7,500,000 tonnes en chiffres ronds.

M. **de Mateus**, ex-ministre de Colombie à Paris, ministre de Colombie à Rome :

En ce qui concerne le trafic, je possède des données statistiques que je considère comme étant très correctes et qui prouvent que le Canal payera à ses actionnaires un dividende de plus de 6 pour cent dans le cas même où la compagnie aurait à dépenser pour le percement du Canal le double de la somme évaluée actuellement par M. de Lesseps, c'est-à-dire même si le Canal venait à coûter 3 milliards de francs au lieu de 1 milliard et demi de francs.

M. **N...**, rédacteur à la *Gironde* de Bordeaux :

Le Congrès international de 1879 a évalué à 7 millions et demi de tonnes le mouvement probable de la première année d'exploitation. Un mouvement de 7 millions de tonnes donnerait, défalcation faite des frais d'exploitation et d'entretien, un revenu de 8 0/0.

Le Canal de Suez, qui avait été basé sur un trafic de 3 millions de tonnes, qui a déjà atteint 8 millions de tonnes, a encore à prendre plus de 10 millions de tonnes qui passent par le cap de Bonne-Espérance, en chargement de voiliers. Au Canal de Panama, tous les navires quelconques — clippers, vapeurs et voiliers. — pouvant passer, tout le mouvement maritime s'y manifestera, s'y développera même dès la première année.

M. **L. Simonin**, rédacteur du *Sémaphore*, de Marseille :

En résumant tous les tonnages calculés tant pour la côte américaine du Pacifique que pour l'Océanie, c'est-à-dire 3,800,000 tonnes d'une part, et 4,300,000 tonnes de l'autre, on voit que, dès à présent, le Canal de Panama peut compter sur 8,100,000 tonnes.

M. **A. Marteau**, rédacteur en chef du *Journal du Havre* :

Le trafic par le Canal de Panama aurait été :

	en **1884**	Il sera : en **1889**	en **1894**
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Pour les Etats-Unis.. de	2.269.442	3.171.204	4.072.967
— la France	887.410	1.106.012	1.324.613
— l'Allemagne....	460.000	571.527	683.054
— l'Angleterre....	3.410.130	3.863.165	4.316.201
— les autres pays d'Europe....	510.000	626.637	743.274
	7.536.982	9.338.545	11.140.109

M. **A. Rousseau**, ingénieur en chef des ponts et chaussées, envoyé en mission à Panama par le ministre des Travaux publics :

Tous les calculs de M. Levasseur et de M. A. Marteau sont établis sur des chiffres empruntés aux statistiques commerciales de ces divers pays.

Bien que la presse américaine manifeste le même scepticisme à l'égard des recettes futures du Canal que des conditions techniques de son établissement, je n'ai trouvé nulle part ni réfutation ni même discussion sérieuse de ces évaluations. Tout le monde reconnaît d'ailleurs que l'ouverture du Canal de Panama aura certainement pour effet d'assurer aux territoires de l'Amérique du Nord situés sur le Pacifique, et notamment en Californie, un puissant essor de richesse, de population et, par suite, de commerce, qui ne peut manquer de se traduire par un accroissement rapide dans les recettes du Canal.

M. **N...**, rédacteur du journal *Le Franco-Américain*, de New-York :

On aura beau entasser chiffres sur chiffres, probabilités sur probabilités, on n'arrivera jamais à établir la somme d'affaires que fera le Canal et que l'avenir seul démontrera. Il est étonnant de remarquer que l'on n'a jamais tenu compte de l'appoint qu'apporteront les immenses débouchés que le Canal ouvrira au commerce du monde dans toutes ces riches contrées de l'Amérique centrale.

M. **A. Slaven**, directeur de l'*American contracting and dredging Company*, de New-York :

Je veux dire qu'alors même que le Canal coûterait 2 milliards, je ne douterais pas que le trafic avec la côte occidentale, trafic avec lequel je suis familier, ne payât de bons dividendes.

M. **T. B. K.**, rédacteur du *New-York Journal of Commerce* :

Quant au trafic passant à travers le Canal, ce sera simplement merveilleux.

Le commerce des grains de la côte Ouest du Pacifique s'élèverait, si le Canal était ouvert, à 3,000,000 de tonnes, et ce chiffre s'augmentera constamment lorsqu'un débouché économique sera ouvert.

Le commerce de cabotage, qui comprend actuellement *plus d'un million de tonnes par année*, s'augmentera considérablement en peu de temps.

M. **J. Stephens Jeans**, rédacteur du *Nineteenth Century*, de Londres :

Quel peut être actuellement le total du commerce qui passe par la voie du cap Horn, nous ne pouvons le dire d'une façon certaine, mais il doit être très considérable.

L'Inde seule a maintenant 7,250,000 tonnes de chargement entrant et sortant annuellement de ses ports. L'Australie a environ 16,000,000 de tonnes ; Hong-Kong, 7,000,000, et les établissements du détroit de Malacca environ 7,000,000 Nos possessions indiennes et coloniales en Orient ont donc ensemble, chaque année, de 37 à 40,000,000 de tonnes de chargement entrant et sortant, dont la presque totalité en provenance ou en destination du Royaume-Uni.

S'il nous était donné de tirer l'horoscope de l'avenir, nous pourrions presque rester frappés de stupeur des vastes changements que ses flancs peuvent contenir comme résultats féconds de l'accomplissement du Canal de Panama.

M. **Tankerville-Chamberlaine**, ancien consul de S. M. Britannique à Panama :

Ce n'est ni une absurde illusion, ni un calcul déraisonnable, d'estimer le tonnage futur du Canal comme le fait M. de Lesseps.

Le Comité du Commerce, de New-York :

Le Comité du commerce estime... qu'il existe à présent, attendant impatiemment l'ouverture d'un canal interocéanique, des éléments suffisants pour alimenter une circulation annuelle de 8 à 9 millions de tonnes.

M. **G. Salicis**, capitaine de frégate :

Les calculs ne manquent pas qui devraient rassurer sur les résultats probables ; mais, sans recourir aux

chiffres qu'on accuse assez justement de dire ce que l'on veut, il suffit de se placer en face des conditions physiques de notre globe pour se convaincre que le percement du Canal interocéanique ne peut que changer à peu près complètement à son profit et à celui de son aîné, le Canal de Suez, le régime de la grande navigation commerciale.

M. **Denormandie**, sénateur :

On nous a dit ce qui s'était passé au moment de l'affaire du Suez. Le cap de Bonne-Espérance transitait 6 millions de tonnes par an, et M. de Lesseps disait à ses détracteurs: « Vous admettrez bien que je transiterai « par le Canal de Suez au moins la moitié de ce trafic-« là, c'est-à-dire 3 millions de tonnes par an, et que je « prendrai ainsi la moitié au moins de la clientèle du « Cap. »

Or, ses espérances ont été non seulement dépassées, mais doublées: le cap de Bonne-Espérance a conservé sa clientèle.

Et non seulement le Cap a conservé son trafic de 6 millions de tonnes, mais le Canal de Suez a gagné une clientèle nouvelle également de 6 millions de tonnes. Les représentants de la Compagnie ont ajouté : C'est un précédent qui certes n'est pas sans valeur ; nous avons pleine confiance que les 7 millions et demi de tonnes qui seront transitées par Panama sont une appréciation modérée.

OBLIGATIONS A LOTS

PREMIER TIRAGE

16 AOUT 1888

Le premier tirage des Obligations à lots de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 16 août, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

A ce tirage, il sera extrait de la roue 61 numéros représentant soixante-une obligations.

L'obligation dont le numéro sortira le premier sera remboursable par......... **500,000** fr.

L'obligation dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par......... **100,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 3e et 4e seront remboursables chacun par......................... **10,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacun par......................... **5,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e, 10e et 11e seront remboursables chacun par......................... **2,000** fr.

Les 50 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par .... **1,000** fr.

Le paiement des lots aura lieu à partir du samedi 15 septembre, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875.

LE PRÉSIDENT FLORES

A son arrivée à New-York, le nouveau président de la République de l'Equateur a été invité à un banquet, organisé en son honneur par un comité des notables Hispano-Américains et présidé par M. Santiago Pérez, ancien Président des Etats-Unis de Colombie.

Cette réunion a eu lieu le samedi 7 juillet.

Nous traduisons, du journal *Las Novedades*, de New-York, les passages du récit de cette fête qui intéresseront plus spécialement nos lecteurs :

La réunion de samedi, disent *Las Novedades*, à part son objet immédiat et principal, qui était de donner un témoignage de considération et de courtoisie au digne premier magistrat de la sympathique République de l'Equateur, a été un acte de véritable importance pour la part dans laquelle elle doit contribuer au resserrement des relations internationales que nous désirons tous, et qui, dans l'état actuel de la civilisation et des intérêts matériels des peuples, constitue le premier devoir des gouvernants et de tous les bons citoyens. Sous ce rapport, la manifestation de samedi a été digne de celle qui a eu lieu, à l'Hôtel-Continental de Paris, en l'honneur du président Flores et à laquelle M. Ferdinand de Lesseps prit une part importante.

Parmi les convives du banquet chez Delmonico, figuraient non seulement les négociants les plus connus de New-York, mais aussi plusieurs anciens présidents des Républiques Hispano-Américaines, des ministres plénipotentiaires, des consuls et nombre d'autres personnes de distinction.

Plusieurs discours ont été prononcés faisant l'éloge du président Flores, et exprimant les sympathies des orateurs pour les différents Etats de l'Amérique, pour l'Espagne et pour le maintien des bonnes relations entre ces pays.

M. Conrad N. Jordan, président de la *Western National Bank*, a insisté sur la nécessité pour les les Etats-Unis de développer leurs rapports avec les autres peuples du continent américain, et a terminé son allocution en manifestant l'espoir que tous les Etats de l'Amérique arriveront à former « une grande confrérie de nations étroitement unies par des liens amicaux. »

M. Adee, qui représentait M. Bayard, secrétaire d'Etat, a lu un intéressant mémoire sur le congrès projeté des délégués des nations américaines à Washington.

Voici, d'après *Las Novedades*, en quels termes M. Antonio Flores a répondu aux toasts qui lui ont été portés :

Messieurs, permettez-moi quelques paroles, mais des plus cordiales, pour vous exprimer toute ma gratitude pour cette manifestation, tant à ma patrie dans la personne d'un de ses représentants qu'à la grande famille hispano-américaine, pour laquelle vous offrez ici un témoignage splendide de communauté d'affection et d'intérêts. Et, que manque-t-il, messieurs, pour que cette communauté se convertisse en cette belle unité qui fut l'idéal de Bolivar ? Il manque la base : l'union commerciale qui doit précéder l'union politique, comme le

prouve le récent exemple de l'unification germanique, née, comme vous le savez, du fameux Zollverein; si notre Zollverein, l'Américain ou l'Ibéro-Américain, arrive à surgir de l'un des deux congrès internationaux projetés pour cette année et l'année prochaine à Montevideo et à Washington, on le devra sans doute à l'intelligente initiative du commerce dont la mission a été de civiliser les peuples et de les rapprocher les uns des autres, depuis l'invention des lettres par la commerciale Phénicie jusqu'au généreux appui présentant de nos jours pour princes du trafic d'Orient ou d'Occident, les colossales entreprises de Suez et de Panama, œuvres qui, de même que les lettres, sont des véhicules de civilisation et de rapprochement des hommes. En effet, tout ce qu'on doit au commerce et aux cités mercantiles, est attesté par l'histoire de la civilisation, par les fastes de Tyr et d'Athènes, de Genève, de Venise et de Florence, et par ceux des centres commerciaux actuels de l'Europe et de l'Amérique, foyers de lumière et pépinières d'hommes célèbres; à cette heure même, qu'est-ce qui nous réunit dans les Etats-Unis d'égal à égal autour de cette table? Notre haut commerce, synonyme de probité, d'intelligence et de culture. Or, de la même façon qu'il réunit les représentants des nations humaines, il pourra peut-être réunir quelque jour ces nations elles-mêmes. Pour cette œuvre de rapprochement des sociétés humaines, objet des traités que j'ai conclus, et but de mes efforts, le commerce peut plus que la diplomatie; parce que, en enrichissant les peuples par l'échange des produits de leur sol fécondé par le souffle de la paix, il leur démontre avec l'éloquence des chiffres les avantages de cette paix désirée et de leurs relations plus intimes. Je bois donc au commerce hispano-américain de New-York, lien d'union de toutes les Amériques et de la famille espagnole de l'un et l'autre hémisphère.

Un reporter de la *New-York Tribune*, ayant été reçu par le Président de l'Equateur, exprime, dans les termes suivants, les impressions qui lui ont été manifestées concernant le Canal interocéanique :

« Le Président Flores est un partisan enthou-
« siaste du Canal de Panama et prédit que tous
« les pays de l'Amérique du Sud bordant le Paci-
« fique en retireront de grands avantages. »

L'EXPOSITION DE BARCELONE

Dans une correspondance spéciale, consacrée à une description des principales entreprises représentées à l'Exposition de Barcelone, le journal de Madrid, *El Liberal*, rend compte, dans les termes suivants, des envois de la Compagnie du Canal interocéanique :

Parmi les installations déjà organisées, figure, au centre du salon, celle de la Compagnie du Canal de Panama, qui expose en de grandes cartes murales, des plans, des vues, des croquis, des coupes d'écluses, des dessins du matériel employé, et tous les accessoires que l'on peut désirer pour se faire une idée complète de l'œuvre colossale que conduit à bonne fin le caractère entreprenant de M. Ferdinand de Lesseps.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Mars 1888.

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs..........	41	79.303 t	29	57.020 t
Voiliers..........	32	7.126	21	2.842
Totaux.....	73	86.429 t	50	59.862 t

OBLIGATIONS A LOTS

Deuxième versement

Le deuxième versement de 60 francs, exigible sur les *Obligations à Lots*, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 août courant, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Douzième tirage.

Le douzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) aura lieu le 14 août prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,027 obligations, qui seront remboursées à dater du samedi 15 septembre suivant, à la caisse de la Compagnie, à raison de 1,000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du huitième coupon.

Le coupon d'intérêts n° 8 (de 7 fr. 50) des *Obligations Nouvelles* (1re série), échéant le 16 août 1888 sera payé, à partir du 16 août, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de: 7 fr. 275, impôt déduit, par obligation nominative, et de 7 fr. 068, impôts déduits, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE

Universelle du Canal interocéanique de Panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 31 juillet.

OPPOSITIONS.

Opp. 938. — Sur cinq obligations 5 0/0 au porteur, n° 23,371, 23,372, 28,467, 95,805, 225,602.

Opp. 939. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 307,068.

Opp. 940. — Sur quatre Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 174,764 à 174,767.

Sur quatre Obligations Nouvelles (2e série), au porteur, nos 15,402 à 15,405.

Sur une Obligation Nouvelle (3e série), au porteur, n° 14,438.

Opp. 941. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série), au porteur, n° 83,438.

Opp. 942. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 4,143 pour dix-neuf obligations.

Opp. 943. — Sur vingt et un coupons n° 12 (échéance 15 juillet 1888) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 6,381 à 6,388, 7,333 à 7,334, 19,012 à 19,014, 22,531 à 22,532, 28,906 à 28,907, 118,525, 118,526, 133,886 à 133,887.

Opp. n° 944. — Sur une action au porteur, n° 374.726.

Opp. n° 945. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 15,212, pour deux actions.

Opp. 945 bis. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, n° 369,971 et 369,972.

Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, n° 237,651, 268,617 à 268,619, 268,621, 268,624, 268,626, 268,562, 391,409 et 391,410.

Opp. n° 946. — Sur trois coupons n° 12 (échéance du 15 juillet 1888) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 239,106, 239,228, 239,231.

Opp. n° 947. — Sur une obligation à lots provisoire (libérée de 60 francs) au porteur, n° 110,974.

Opp. n° 948. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 43,046,

Opp. n° 949. — Sur un coupon n° 15 (échéance du 1er juillet 1888) d'action au porteur, n° 375,063.

Opp. 950. — Sur deux Obligations Nouvelles non libérées (2e série), au porteur, nos 16,036 et 16,037.

Opp. 951. — Sur cinq obligations à lots non libérées au porteur, nos 296,907 à 296,911.

Opp. 952. — Sur six obligations 3 0/0 au porteur, nos 78,358 à 78,363.

Opp. 953. — Sur onze coupons n° 15 d'actions (échéance du 1er juillet 1888), nos 110,765 à 110,772, 112,510, 286,982, 531,048.

Sur un coupon n° 3 d'Obligation Nouvelle 2e série (échéance du 15 juin 1888), n° 253,780.

MAINLEVÉES.

Opp. 580 bis. — Mainlevée partielle sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 15,019.

Opp. 786. — Sur deux actions au porteur, nos 406,119 et 406,120.

Opp. 812. — Sur dix actions au porteur, nos 50,336 à 50,339, 366,867 à 366,872.

Opp. 908. — Sur une Obligation Nouvelle, 2e série, non libérée au porteur, n° 102,043.

Opp. 914. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 145,673.

Opp. 916. — Sur une Obligation Nouvelle, 3e série, non libérée, au porteur, n° 7,852.

Opp. 918. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles, 3e série, n° 1,751 pour cent cinquante obligations.

ERRATUM

Liste générale des oppositions. — Actions au porteur. Lire 356,963 au lieu de 336,963.

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

TIRAGE DU 16 AOUT 1888

1	lot de	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000.....	20.000	—
2	— 5.000.....	10.000	—
5	— 2.000.....	10.000	—
50	— 1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1888

1	lot de	250.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000.....	20.000	—
2	— 5.000.....	10.000	—
5	— 2.000.....	10.000	—
50	— 1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 DÉCEMBRE 1888

1	lot de..........	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 FÉVRIER 1889

1	lot de..........	250.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1	lot de	500.000	Francs
1	lot de	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1	lot de	250.000	Francs
1	lot de	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

et ainsi de suite **tous les deux mois.**

Le Gérant: Pourtet.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE, — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 16 AU 31 JUILLET 1888

DATES	PARTS	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES			
								DEUXIÈME SÉRIE		
— Juillet	de FONDATEURS	AU COMPTANT Jouiss. janvier 1888	A TERME Jouiss. janvier 1888	5 P. 100 Jouiss. 16 jul. 88	3 P. 100 Jouiss. 16 avr. 88	4 P. 100 Jouiss. avril 88	1re SÉRIE Jouiss. 15 mai 1888	TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 juin 88	TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	325 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 avril 88
16	2150 2175 2180 2200 2150	300 298.75 297.50 296.25 295 293.75 292.50 291.25 290	en liq.: 303.75 au 31, 295	267 269 267	168.50 167 166 165	210 212 210	371 373.50 370 374	365 370 369	341 342 340	345 346 349
17	2150 2100	297.50 285 286.25 285 283.75 282.50 288.75 287.50	en liq.: .... au 31, 281.25	267 265 267.50 268.75 269	168 167 166 165	210 209 208 210 211	370 372	368 365 369 370	341 342.50 341	340 342.50 345
18	2200 2180 2200 2220 2230	288.75 285 287.50 291.25 292.50 290	en liq.: ...... au 31, 285	270 269 268.50 272 274	165 166 167 168	210 211 212	372 372.50 373 374	371 372 372.50 373	343 345	345 348 349.50
19	2150 2175	287.50 290 288.75 285 286.25	en liq.: ...... au 31, 285	272 270 272 275	168.75 167 166.50	210 212	372 374	372.50 373	344	345 345 349 349.50
20	»	287.50 282.50 285 286.25	en liq.: ...... au 31, 285	273 270 273	167	210 211	374 375	372	345	347.50 345.25
21	2200	286.25 285 287.50 285 286.25	en liq.: .. ... au 31, 285	272.50 271 270.50	165 167	211 212 211	373 375 374	370 371	345 343.50 343	352 50 350 348.75 347.50
23	2175 2195	286.25 287.50 286.25 285	en liq.: ...... au 31, 286.25	270 266.50 269	168 167 166	211 212	372.50 374.75 375	371 373	343 345	345 340 346.50 347.50 348
24	»	287.50 288.75 290 291.25	en liq.: ...... au 31, 287.50	270 271 272	166 167	212 211 212	375 376 377 378.75 380	371 372 373	345 347.50 345	345 347 348 350 351
25	2195 2150	291.25 292.50 293.75 295	en liq.: ...... au 31, 291.25	268 269 270	167	212 211	380 381 381.25	374 375	348 350 351 352.50	(400 fr. payés) 350 347
26	2150 2190 2150	290 291.25 292.50	en liq.: ...... au 31, 290	265 268	168 167	212 211	382 385 387.50 390 382	374	350	355 350
27	2150 2175 2195	290 291.25 288.75 292.50 290	en liq.: ...... au 31, 291.25	268 269 268	167 166.50	211.50 212 211	380	374 373	353 350 349 352	347 343 350 351 352 355
28	2150 2100 2150	290 288.75 287.50 292.50 290	en liq.: ...... au 31, 290	268 267.75 265 267.50	166 165.50 166	212 211 210	375 373 375 377 380	374 371 370	351 350 351	352.50 350 352.50
30	2175	290 288.75 291.25 290 291.25	en liq:...... au 31, 290	267 267.50 268	165 165.50 165	212 211.25 211	380 374 375 50 375 374	372 370 369.50 368.50	351 350.50 351	353.50 355 360 357.25
31	2175	288.75 285 287.50 291.25 292.50 293.75 291.25	en liq.: ...... au 31, 300	265 262.50	165 165.25 166	211 210 211	375 374 377	365 370	353 354	321.25 352

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

EXERCICE 1886-1887

Assemblée générale du 27 juin 1888

RAPPORT DES COMMISSAIRES

MESSIEURS,

En exécution du mandat que vous nous avez confié dans votre dernière Assemblée générale, nous avons procédé à la vérification des comptes de l'exercice 1886 1887, et nous avons l'honneur de porter à votre connaissance le résultat de notre examen.

Toutes les pièces justifiant les mouvements de compte, tant de votre Administration à Paris que de celle de Panama, ont été mises à notre disposition.

Nous avons constaté la plus grande régularité dans la tenue des livres et la parfaite concordance des écritures avec le bilan qui vous a été soumis et dont nous allons énumérer les principaux éléments.

RECETTES.

Les ressources de l'actif réalisable au 30 juin 1886 étaient de.	132.372.217 75
qui, déduction faite du passif exigible à la même date, soit	38.446.784 68
se trouvaient ramenées à	93.925.433 07
A ce chiffre, il faut ajouter, pour dépenses restant à imputer sur le précédent exercice, une somme de. . .	16.749 17
passée provisoirement dans les écritures à un article intitulé : *Compte courant de la Direction générale* et qui est aujourd'hui soldé.	
Soit ensemble	93.942.182 24
Ces ressources, au cours de l'exercice, se sont accrues de.	223.532.568 97
produit du placement d'obligations de 500 fr. 4 % et de 1000 fr. (1re série), et de produits divers.	
Et ont fourni un total de	317.474.751 21

DÉPENSES.

Les charges sociales, dépenses d'administration et de travaux à Panama, se sont élevées à.		189.766.329 43
se décomposant ainsi que suit :		
Charges sociales. .	66.743.982 38	
Dépenses d'Administration centrale (Paris). . .	1.974.998 07	
Dépenses faites dans l'Isthme. .	121.047.348 98	
A reporter.		189.766.329 43
Report.		189.766.329 43
Les achats de matériel, venant en accroissement de l'actif suivant estimation, à.		14.599.815 72
Soit au total. . . .		204.366.145 15

La différence entre le montant des ressources	317.474.751 21
et le montant des dépenses.	204.366.145 15
fait ressortir le solde disponible au 30 juin 1887, à.	113.108.606 06
Le même solde disponible se retrouve au Bilan en déduisant de. . montant de l'actif au 30 juin 1887,	157.964.760 67
le passif exigible à la même date. . .	44.856.154 61
Total égal. . . .	113.108.606 06

En résumé, les dépenses depuis la constitution de votre Société, jusqu'à la date où a été fait cet arrêté de compte, se sont élevées à . . . . 844.522.591 22 se décomposant ainsi qu'il suit :

93.878.225 33	Actions du Panama Rail Road;
613.360.904 01	Dépenses résultant des charges sociales, des services administratifs et des travaux dans l'Isthme ;
137.283.461 88	Les immeubles de Paris et de Panama, le matériel et les approvisionnements.

En comparant certains chapitres des dépenses comprises dans ce Bilan, aux mêmes chapitres de celui que nous avons eu l'honneur de vous présenter l'année dernière à pareille époque, nous avons pu constater un fait que nous croyons intéressant de faire ressortir, c'est que le montant des sommes dépensées pour les travaux proprement dits, pendant l'exercice 1886-1887, a été supérieur de plus 30 millions à ce qu'il avait été dans l'exercice précédent.

Nous tenons à reconnaître que tous les renseignements et éclaircissements sur les questions que nous avions à examiner nous ont été fournis avec le plus grand empressement par la Direction.

Dans ces conditions, votre Commission de vérification vous propose l'approbation des comptes de l'exercice 1886-1887, tels qu'ils vous sont présentés par votre Conseil d'administration.

ACTIF

INVENTAIRE GÉNÉRA

DÉPENSES FAITES POUR LA CONSTRUCTION DU CANAL JUSQU'AU 30 JUIN 1887

Dépenses constatées à l'Inventaire au 30 juin 1886				423.594.574 58
Dépenses du septième exercice social (1er juillet 1886 au 30 juin 1887) :				
Charges sociales	Comité américain	1.500.000 »	66.743.982 38	
	Intérêts aux actions	14.176.800 »		
	Intérêts aux obligations 5 0/0	6.217.900 »		
	Intérêts aux obligations 3 0/0	8.942.190 »		
	Intérêts aux obligations 4 0/0	8.761.270 »		
	Intérêts aux obligations nouvelles (1re série)	7.593.273 50		
	Amortissement des obligations 5 0/0	190.000 »		
	Amortissement des obligations 3 0/0	1.138.500 »		
	Amortissement des obligations 4 0/0	499.000 »		
	Amortissement des obligations nouvelles (1re série)	5.000.000 »		
	Charges annuelles et frais divers pour le service des titres	12.701.048 88		
	Contrôle du gouvernement colombien	24.000 »		
Dépenses de l'Administration centrale			1.974.998 07	
Dépenses faites dans l'Isthme (Services administratifs et Travaux)			121.047.348 98	189.766.329 43
TOTAL DES DÉPENSES FAITES POUR LA CONSTRUCTION DU CANAL				613.360.904 01

ACTIF SUIVANT ESTIMATION

Domicile administratif	Hôtel de la Compagnie à Paris	1.875.025 48	2.025.072 65	
	Mobilier et matériel des bureaux	150.047 17		
Panama	Immeubles, terrains et constructions	37.811.450 33	135.258.389 23	
	Mobilier et matériel des bureaux	523.318 64		
	Gros matériel et outillage en service	90.068.153 82		
	Approvisionnements	6.855.466 44		
TOTAL DE L'ACTIF SUIVANT ESTIMATION			137.283.461 88	137.283.461 88

ACTIONS DU PANAMA RAIL-ROAD

ACTIONS DU PANAMA RAIL-ROAD	93.878.225 33

ACTIF DISPONIBLE OU RÉALISABLE

Versements restant à effectuer sur titres de la Compagnie			9.963.260 »	
Caisse centrale à Paris			966.233 98	
Direction des travaux à Panama (service financier)			14.149.196 54	
Banque et Sociétés de crédit			97.296.694 51	
Reports			5.647.221 15	
Portefeuille			14.610.989 28	
Débiteurs divers	Débiteurs divers	5.752.704 86	12.227.704 86	
	Valeurs déposées pour substitution de retenues de garantie	1.500.000 »		
	Valeurs déposées pour cautionnement	4.975.000 »		
Divers correspondants débiteurs			457.351 04	
Mandats à recevoir			2.646.109 31	157.964.760 67
Total de l'Actif				1.002.487.351 89

…U 30 JUIN 1887 — PASSIF

Désignation	Détail	Montant	Total
CAPITAL SOCIAL			
600.000 actions de 500 fr			300.000.000 »
EMPRUNTS			
250.000 obligations de 500 fr. 5 0/0 dont 248.430 en circulation		108.688.125 »	109.375.000 »
et 1.570 amorties		686.875 »	
600.000 obligations de 500 fr. 3 0/0 dont 594.434 en circulation		169.413.690 »	171.000.000 »
et 5.566 amorties		1.586.310 »	
458.277 obligations de 500 fr. 4 0/0 dont 456.434 en circulation		144.237.113 77	144.819.517 80
et 1.843 amorties		582.404 03	
458.802 obligations de 1.000 fr. (1re série), dont 453.802 en circulation		204.210.900 »	206.460.900 »
et 5.000 amorties		2.250.000 »	
CRÉANCIERS DIVERS			
Solde restant dû sur les coupons d'actions mis en paiement		7.748.766 24	
Solde restant dû sur les coupons d'obligations mis en paiement		4.958.582 75	
Solde restant dû sur les obligations appelées au remboursement		1.729.986 93	
Effets à payer		8.932.463 47	
Mandats à payer		14.148.377 07	
Créanciers divers : Divers créanciers	243.785 62	7.168.785 62	
Créanciers divers : Retenues de garantie	1.500.000 »		
Créanciers divers : Cautionnements des Entrepreneurs	5.425.000 »		
Divers correspondants créditeurs		132.424 »	44.819.386 08
Réescompte du Portefeuille			36.768 53
Total du Passif			976.511.572 41
PRODUITS RÉALISÉS PENDANT LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION			
Produits figurant à l'Inventaire général au 30 juin 1886		21.663.918 14	
Produits du 1er juillet 1886 au 30 juin 1887 :			
Produits de placements de fonds disponibles	912.930 70	4.311.861 34	
Produits divers à Paris	59.258 46		
Produits divers dans l'Isthme	3.339.672 18		25.975.779 48
			1.002.487.351 89

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. 87416

9e Année. — Numéro 216. Jeudi 16 Août 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin**
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LE CUBE DE JUILLET

Suivant une dépêche télégraphique reçue de Panama par l'administration de la Compagnie, le cube réalisé en juillet a atteint *un million deux cent vingt-quatre mille* mètres cubes (1,224,000 m. c.).

OBLIGATIONS A LOTS

PREMIER TIRAGE. — 16 AOUT 1888.
61 OBLIGATIONS.

Le premier tirage des Obligations à lots de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 16 août, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 61 numéros, qui ont droit, suivant leur ordre de sortie, aux lots ci-après :

1er N°	1.941.446	500.000 fr.
2e	1.826.694	100.000 fr.
3e	452.178	10.000 fr.
4e	534.329	10.000 fr.
5e	1.564.291	5.000 fr.
6e	1.399.143	5.000 fr.
7e	1.945.905	2.000 fr.
8e	19.793	2.000 fr.
9e	138.597	2.000 fr.
10e	16.485	2.000 fr.
11e	1.995.539	2.000 fr.

Les 50 numéros suivants sont remboursables chacun par **1,000** *francs :*

39.975	529.502	830.037	1.257.577	1.674.196
218.941	587.851	891.436	1.275.162	1.686.907
224.942	653.549	1.006.350	1.279.350	1.724.789
269.322	660.261	1.056.498	1.305.783	1.776.771
276.441	696.687	1.061.943	1.381.788	1.820.229
294.014	699.032	1.074.535	1.381.938	1.883.351
296.225	722.292	1.097.928	1.402.938	1.918.732
385.798	727.984	1.109.958	1.448.148	1.920.242
452.748	731.589	1.158.259	1.559.835	1.938.054
473.511	809.764	1.237.274	1.560.943	1.990.667

Le paiement des lots aura lieu à partir du samedi 15 septembre, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

VISITE DES TRAVAUX
Par le Président de la République de l'Equateur

Le nouveau Président de la République de l'Equateur, M. Florès, se rendant à son poste par la voie de Pa-

nama, vient de traverser l'Isthme et de visiter les chantiers.

M. Ferdinand de Lesseps a reçu, après cette visite, le télégramme suivant de M. Bergès, remplissant en ce moment, par intérim, les fonctions de directeur général des travaux :

« Panama, 30 juillet 1888.

(arrivée le 3 août, à cause de la rupture du câble de Galveston.)

« Le président Florès et la Commission venue pour le recevoir ont parcouru les chantiers du Canal, en chaloupe, jusqu'au delà de Gatun, puis visité les chantiers des écluses et du massif central. Je suis chargé de vous transmettre l'expression de « l'immense satisfaction qu'ils ont éprouvée en constatant, par eux-mêmes, combien les travaux sont avancés et en ayant la perception que le Canal sera terminé à l'époque que vous avez fixée.

« *Signé :* BERGÈS. »

Le 3 août, M. Ferdinand de Lesseps recevait le télégramme suivant de M. le Président de la République de l'Equateur :

« Panama, 30 juillet 1888.

« A Lesseps, Paris.

« Mes chaleureuses félicitations pour les progrès du Canal que j'ai parcouru, émerveillé, ce matin.

« FLORÈS. »

Le 6 août, enfin, M. Ferdinand de Lesseps a reçu, daté de la capitale de l'Equateur, le télégramme suivant :

« Guayaquil, 6 août.

« Ferdinand de Lesseps, Paris.

« Dans le splendide banquet de cent cinquante couverts, offert par le Commerce à Son Excellence M. Florès, en signe de déférence et de bienvenue, il a été convenu à l'unanimité de vous communiquer qu'une coupe a été vidée à votre honneur et à celui du Président de la République française, vous souhaitant toutes félicités à l'un et à l'autre.

« LE GOUVERNEMENT DE L'EQUATEUR. »

LA GARANTIE

Des Obligations à Lots.

La loi du 8 juin 1888 qui a autorisé la Compagnie à émettre des *Obligations à lots* contient le paragraphe suivant :

« Le *remboursement de cet emprunt* dans un « délai maximum de 99 ans et *le paiement des* « *lots* seront garantis par un dépôt suffisant, « avec affectation spéciale de Rentes françaises « ou de titres garantis par le Gouvernement « Français. »

Le remboursement de chaque Obligation à lots *émise à 360 francs* a été fixé à 400 francs.

Le prospectus d'émission contenait à ce sujet le paragraphe suivant :

« Le remboursement à 400 francs et le paie« ment des lots seront garantis par un dépôt de « Rentes françaises ou de titres garantis par le « Gouvernement Français, conformément aux « termes de la loi du 8 juin 1888, article 1er, pa« ragraphe 4. »

Les lots inscrits aux divers tirages ayant lieu *tous les deux mois* pendant 25 ans (de 1888 à 1913), *tous les trois mois* ensuite (de 1913 jusqu'à complet amortissement) sont des lots de 500,000 francs, de 250,000 francs, de 100,000 francs, de 10,000 francs, de 5,000 francs, 2,000 francs et 1,000 francs.

Pendant les 25 premières années, l'ensemble des lots à sortir chaque année sera de 366 lots se montant à 3,390,000 francs.

Ensuite, après les 25 ans, et jusqu'à complet amortissement, l'ensemble des lots à sortir chaque année sera de 236 lots se montant ensemble à 2,200,000 francs.

C'est le paiement *des lots* inscrits aux tirages et le remboursement à 400 francs de toutes les Obligations en circulation qu'un dépôt suffisant de « Rentes françaises ou de titres garantis par « le Gouvernement français » doit assurer aux termes de la loi.

En conséquence, sur chaque *Obligation à lots*, souscrite ou placée, libérée ou non libérée, le prélèvement de 20 0/0 autorisé par la loi est fait pour être affecté spécialement à un achat de « Rentes françaises ou de titres garantis par le « Gouvernement français ».

Pour assurer la garantie du paiement des lots, un groupe financier, formé d'établissements de crédit et de banquiers, a concouru avec la Compagnie à la formation du capital nécessaire. Ce groupe se récupérera de ses avances au fur et à mesure du placement des Obligations à lots correspondant auxdites avances.

En résumé et dès maintenant :

1° Toutes les sommes apportées par les souscripteurs ou acheteurs d'*Obligations à lots de Panama* libérées ou non libérées, ainsi que le paiement des lots, du 16 août 1888 jusqu'à la fin, sont garantis par le prélèvement effectué aux termes de la loi par une Société civile spéciale;

2° Les « Rentes françaises ou titres garantis « par le Gouvernement français » sont déposés en titres nominatifs, au fur et à mesure des achats, dans les caisses du Crédit foncier de France, le Conseil d'administration de cette société, sur la proposition de son gouverneur, M. Christophle, et à la demande de M. Ferdinand de Lesseps, ayant accepté ce dépôt.

LES TRAVAUX

MOIS DE MAI 1888

Dans la première partie du Canal qui est comprise entre les kilomètres 0 et 22,514, en aval de la première écluse du côté de l'Atlantique, la marche des travaux est très satisfaisante.

La drague *J. Dingler* a enlevé la solution de

continuité qui séparait son bassin de celui de la drague *City of Paris;* de sorte qu'on peut aller en ce moment de Colon à Bohio-Soldado par eau.

Le canal étant ainsi percé sur 22 kilomètres de longueur depuis l'Atlantique jusqu'à Bohio, son approfondissement va se faire rapidement à l'aide de cinq dragues employées par l'*Entreprise American Contracting and Dredging Company*.

Quatre autres dragues sont utilisées par cette même entreprise pour l'exécution des travaux des Dérivations. On prendra les dispositions nécessaires pour que l'ouverture de ces dérivations soit effectuée à bref délai.

Dans la deuxième partie du Canal qui s'étend du kilomètre 22,514 au kilomètre 46 jusqu'au massif central, et qui comprend les quatre premières écluses, l'*Entreprise Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* a continué le montage des appareils de dragage.

Deux dragues fonctionnent déjà à Tavernilla au kilomètre 29 : l'une (n° 3) creuse sa passe pour se placer en avancement côté Colon; l'autre (n° 4) a commencé son travail en avancement vers Panama, draguant jusqu'à 0m,25, cote du plafond du Canal, dans un banc d'argile compacte.

A San Pablo, la drague n° 7 ne pourra être terminée qu'après son lancement, lors d'une crue de 3 mètres.

A Gorgona, la drague n° 9, complètement terminée, a été amenée vers l'entrée du Canal. Elle fonctionnera en se dirigeant vers Panama et sera accouplée à un appareil Vasset.

La drague n° 1, également terminée, sera amenée par le Chagres vers le kilomètre 40 dès qu'une crue favorable l'aura mise à flot. Enfin, le montage de la drague n° 10 est presque achevé.

Dans le massif central, entre les kilomètres 46 et 59, la *Société de Travaux publics et Constructions* poursuit, à travers la Corrosita, les travaux du chemin de fer de Las-Cascadas à Gamboa, dans le but de conduire au barrage du Chagres tous les déblais de ses chantiers.

Cette entreprise exécute, d'autre part, les travaux de terrassements de la dérivation du Chagres rive gauche n° 10.

A la Culebra, le développement donné aux attaques par l'*Entreprise Artigue, Sonderegger et Cie*, et les précautions prises pour l'assainissement des chantiers, permettent d'espérer que la production ne diminuera pas sensiblement pendant la saison des pluies. Cette entreprise poursuit l'installation des chantiers de dragage sur le versant du Pacifique, entre les kilomètres 55.350 et 55.460. Actuellement, le bassin est achevé, on exécute le barrage de retenue en maçonnerie, le montage de la drague sera terminé fin juin; quatre chalands en tôle sont complètement montés.

Dans la dernière partie du Canal, entre le kilomètre 59 et l'Océan Pacifique, l'*Entreprise Artigue, Sonderegger et Cie*, chargée de creuser le Canal entre les écluses nos 7 et 8, 8 et 9, 9 et 10 (contrat Miraflores), réorganise les anciens chantiers et procède au montage des appareils de dragage qu'elle va substituer aux excavateurs.

Plus en aval, dans la vallée du Rio-Grande, l'*Entreprise Baratoux, Letellier et Cie* continue à ouvrir, avec deux de ses dragues, un chenal de 15 à 20 mètres de largeur à droite et à gauche de l'axe du Canal, sur 6 mètres de profondeur au-dessous du niveau moyen de la mer.

Cette entreprise a employé, d'autre part, cinq dragues à élargir jusqu'à 75 mètres et approfondir jusqu'à la cote — 8m, le chenal déjà creusé dans la baie de Panama.

L'*Entreprise Eiffel* a excavé jusqu'ici sur l'emplacement de ses dix écluses un volume de 293,844 mètres cubes, soit plus du quart des 1,099,000 mètres cubes de terrassements que comporte en totalité la fouille de ces ouvrages.

Une grande activité règne toujours sur le chantier de l'écluse n° 1, mais l'extraction devient plus difficile en raison de l'abaissement des fouilles.

A l'écluse n° 2, les eaux sont épuisées à l'aide d'une pompe actionnée par une locomobile.

Les travaux ont bien marché à l'écluse n° 3 par suite de l'augmentation du nombre des wagons en service.

Sur le chantier de la cote 16 amont, une pompe rotative Dumont de 20 chevaux de force tient facilement les épuisements et permet d'avoir une fouille étanche.

A l'écluse n° 4, l'entreprise porte ses efforts sur la fouille des têtes. La cunette côté gauche de la tête aval est descendue à la cote 23,60; avant peu, la cote 19,75, fond du bief, sera atteinte.

L'emplacement des têtes de l'écluse n° 5 est nivelé à la cote 51. L'entreprise y a installé aussitôt des voies de grue pour l'excavation d'une cunette qui s'étend actuellement sur 120 mètres de longueur.

A l'écluse n° 6, un barrage a été construit sur le Rio-Grande pour rejeter les eaux dans la dérivation établie par la Compagnie. Un treuil Caillard et trois treuils américains servent à élever les déblais au moyen de plans inclinés.

A l'écluse n° 7, l'entreprise installe onze treuils avec plans inclinés pour l'enlèvement des déblais. Le chantier est protégé contre les eaux des crues par un cavalier en terre à l'amont et par un batardeau le long du lit du Rio-Grande, à la tête aval.

Huit grues à vapeur sont en activité à l'écluse n° 8. La fouille a atteint la cote 18,72.

A l'écluse n° 9, aucun travail de protection contre les eaux n'a été nécessaire. Il y aura bientôt communication facile d'un bout à l'autre des chantiers.

L'écluse n° 10 se trouve entre deux cerros dans un espace restreint où passent le Panama Rail Road et le Rio-Grande. On a dû se préserver des marées et des crues du Rio par des batardeaux résistants. La fouille atteint au point le plus bas

la cote 0,50 ; on trouve jusqu'ici un terrain solide pouvant donner une bonne assiette.

LE PERSONNEL DE L'ISTHME

Le journal *le Figaro* a consacré les lignes suivantes à un des ingénieurs de la Compagnie, récemment décédé à Panama :

M. de Lesseps, dans son dernier rapport aux actionnaires de Panama, a rendu un hommage respectueux « aux héroïques travailleurs qui luttent et succombent dans l'isthme ». Le nom auquel il faisait allusion est celui de l'ingénieur Vanneau, des ponts et chaussées, mort à son champ d'honneur, à qui la Compagnie a fait de superbes funérailles, dont les journaux de Panama nous apportent le compte rendu. La cathédrale était ornée d'écussons et de drapeaux français, la foule était nombreuse et émue, dit le *Daily Star and Herald*. Du discours prononcé par M. Bergès, ingénieur du Canal, je citerai ce passage caractéristique :

« Vanneau s'est consacré à ses devoirs avec une ardeur très grande et s'oubliant lui-même pour ne voir que le but à atteindre : le creusement du canal.

« Cette pensée qui ne le quittait pas doit être la nôtre.

« Quelque douloureux que soient les coups frappés par ce climat dans nos rangs, ne perdons pas confiance. Souvenons-nous que nous nous consacrons à une œuvre importante et qui est devenue nationale, et fiers d'y travailler, je dirais presque d'y combattre pour la gloire de la France, serrons nos rangs pour ne voir devant nous que le canal à finir en trois ans.

« Comme Vanneau, n'ayons qu'un seul sentiment : celui d'accomplir notre devoir et de l'accomplir jusqu'au bout.

« Adieu, Vanneau, adieu, mon cher camarade ».

L'ASSEMBLÉE DU 1er AOUT

Extrait du « Times » de Londres

L'Assemblée annuelle des actionnaires du Canal de Panama a eu lieu, sous la présidence de M. de Lesseps, qui a lu son rapport. Ce document traite en premier lieu de l'opposition faite à l'entreprise, opposition qui, dit M. de Lesseps, n'a pas eu pour cause la nature de l'entreprise, mais l'ambition désappointée, ou la rapacité de capitalistes toujours prêts à semer la tempête, afin de s'enrichir avec les débris d'un naufrage.

Après avoir parlé des résultats de l'émission, M. de Lesseps a démontré que le total ainsi obtenu couvrirait, avec la propriété de la Compagnie, et jusqu'à la date fixée pour l'ouverture du Canal, toutes les dépenses des travaux, les charges administratives et les intérêts dus sur les coupons. Il a donné en conclusion un compte rendu des progrès faits sur les travaux.

Tandis qu'il lisait le rapport, M. de Lesseps a été bruyamment applaudi à la fin de presque chaque paragraphe.

M. Chanteau, délégué de la corporation des voyageurs de commerce français, demanda la permission d'exprimer le respect que les membres de cette Société professent pour le « Grand Français ». Les spéculateurs ont fait ce qu'ils ont pu pour ruiner l'entreprise, mais ceux que lui (l'orateur) représente, la défendront par toute la France. Le Canal de Suez, ajouta-t-il, a amené deux milliards en France, l'entreprise de Panama en amènera trois, et de la sorte, grâce au Président, les cinq milliards d'indemnité payés à l'Allemagne seront rendus à la France.

Toutes les résolutions proposées dans le rapport ont été votées à l'unanimité et l'Assemblée s'est séparée aux cris de « Vive M. de Lesseps » ! « Vive le Grand Français ! »

LE TRAFIC FUTUR

Une lettre de Panama publiée par la *Handels-Zeitung*, de New-York, contient le passage suivant :

La *Pacific steam navigation Company* vient de conclure un contrat avec la *Naval Construction and Armaments Company* (Compagnie de constructions navales et d'armements) de Barrow pour la livraison pour le compte de la première de deux grands vapeurs destinés à sa ligne des côtes occidentales de l'Amérique du sud par la voie du détroit de Magellan.

L'organe commercial de New-York ajoute :

Voici encore une ligne de vapeurs dont le trafic viendra certainement au Canal de Panama ; et l'on voit que de tous les côtés on se prépare à l'ouverture de cette voie maritime destinée à abréger énormément les distances et à révolutionner pacifiquement tout le commerce des Etats de la grande péninsule sud-américaine.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

DOUZIÈME TIRAGE. — 14 AOUT 1888
1,027 OBLIGATIONS

Le douzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 14 août 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,027 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

114	10.050	18.734	28.316	35.123
2.291	11.085	18.874	29.128	35.290
2.484	11.499	19.752	29.532	35.307
3.229	11.727	20.521	31.054	35.490
4.264	12.737	21.199	31.163	35.648
4.476	13.229	21.407	31.362	36.074
4.561	13.815	21.772	31.413	36.163
4.609	13.822	22.773	31.615	36.973
5.562	14.079	23.023	31.905	37.176
6.032	14.114	23.241	32.403	37.452
6.933	14.134	23.263	32.526	37.907
7.100	15.179	23.290	32.544	38.369
7.571	15.480	24.108	33.431	38.614
7.711	16.265	24.177	33.912	39.108
8.850	16.379	24.632	34.059	39.780
8.977	16.553	25.228	34.238	39.885
9.287	16.971	25.304	34.252	40.254
9.616	17.234	25.522	34.471	40.326

40.605	72.703	106.523	134.093	158.914	189.303	215.892	239.973	273.190	305.432
41.066	73.949	106.650	134.541	158.981	189.658	215.905	239.994	273.844	306.225
41.213	74.598	107.117	134.937	160.311	190.012	215.994	240.063	273.851	306.732
41.314	75.030	107.729	135.784	161.560	191.714	216.480	242.344	274.127	306.922
42.347	75.352	108.132	137.173	162.231	192.247	216.981	243.568	274.343	307.449
42.585	76.148	108.709	137.701	162.259	192.334	217.327	243.670	276.537	309.259
42.987	76.554	108.867	137.704	162.365	192.853	217.380	243.851	276.615	309.929
43.050	76.560	109.132	137.830	163.406	193.127	217.946	244.423	277.720	310.548
43.449	76.604	110.550	138.292	163.813	193.131	218.238	244.599	277.853	310.565
43.550	76.775	110.605	138.325	165.038	193.665	218.358	244.951	278.194	310.687
44 338	77.040	111.044	138.344	165.080	195.154	218.655	245.254	279.683	310.780
44.929	78.243	111.115	139.591	165.270	195.536	220.269	245.807	279.686	311.471
45.218	78.923	111.783	139.699	165.936	196.252	220.592	246.534	281.280	311.589
45.943	79.066	111.987	140.889	166.146	196.544	220.729	247.631	281.303	311.597
46.796	80.119	112.845	140.944	166.382	196.829	220.976	247.754	281.384	311.765
47.580	80.120	113.013	140.955	166.441	196.891	221.058	247.778	281.694	312.553
47.688	80.785	113.483	141.135	166.510	197.086	221.252	248.372	282.197	312.688
47.827	81.220	113.669	141.461	166.572	197.141	221.281	248.506	283.016	312.793
49.234	81.258	114.131	141.833	167.899	197.413	221.987	248.521	283.599	313.353
49.560	82.083	114.396	141.934	167.978	197.477	223.610	248.734	283.672	315.617
50.054	82.214	115.407	142.100	168.298	198.129	223.764	249.161	284.222	315.923
50.467	82.302	115.544	142.862	168.418	198.503	224.304	249.295	284.667	316.642
50.712	84.085	116.796	142.960	170.168	199.427	224.385	249.547	284.703	317.083
50.947	85.430	116.814	142.976	170.500	199.528	224.906	249.622	285.295	317.310
51.017	86.055	117.933	143.246	171.360	199.722	225.263	249.986	285.331	317.347
51.319	86.106	118.423	143.658	171.986	200.883	225.322	250.155	285.696	317.847
51.476	86 580	118.700	143.856	172.237	201.105	226.346	250.332	285.777	318.017
51.504	86.622	118.871	144.154	173.394	202.683	226.695	251.550	287.077	318.697
54.421	87.232	119.062	144.222	175.237	204.521	226.834	252.335	287.243	318.733
56.245	87.683	119.381	145.154	176.472	205.283	227.106	252.610	287.354	318.758
56.495	88.368	119.701	146.248	177.358	205.294	227.264	253.433	288.419	319.160
57.538	88.613	119.750	146.451	177.713	205.633	227.811	253.527	288.962	319.422
58.420	88.839	119.881	147.017	177.835	205.810	227.930	255.709	290.250	319.607
58.700	89.664	120.644	147.336	178.198	205.982	228.624	255.742	291.061	320.350
58.720	90.007	120.953	147.341	178.267	206.161	229.196	255.759	291.916	321.228
58.958	90.516	121.190	147.935	178.996	206.252	229.651	256.273	292.440	321.474
59.894	91.098	122.010	148.355	179.227	206.594	229.734	256.955	293.689	321.824
60.299	91.310	122.265	148.359	179.260	206.599	229.920	257.298	294.062	321.956
60.339	91.751	122.633	148.564	179.389	206.891	230.759	257.637	294.192	322.033
60.704	91.924	123.222	148.582	179.622	207.470	231.044	258.556	294.459	322.205
61.496	92.628	123.434	149.023	179.824	207.631	231.255	258.921	294.685	322.247
61.712	92.662	123.453	149.216	180.809	207.681	231.811	259.341	295.016	322 538
62.359	92.851	124.140	149.302	180.830	207.719	231.923	260.250	295.104	322.548
62.589	93.952	125.825	149.761	181.635	207.861	232.164	260.293	295.972	322.601
62.689	94.994	126.576	149.848	181.859	207.956	232.277	261.408	296.827	323.503
63.401	95.359	126.881	151.174	182.771	208.231	233.075	261.771	296.902	323.535
63.666	95.374	127.056	151.527	182.887	208.847	233.835	263.455	296.923	323.882
64.047	95.387	127.212	151.659	182.902	208.945	234.221	263.678	297.923	324.292
64.697	95.678	129.663	151.672	183.434	209.020	234.557	264.373	298.039	324.481
65.038	96.023	129.985	152.119	183.554	209.100	234.685	264.908	298.331	324.535
67.343	96.682	129.988	152.564	184.293	210.094	235.150	265.300	298.734	324.791
67.950	98.292	130.115	153.039	184.347	210.191	235.615	265.693	299.885	324.898
68.018	98.650	130.394	153.852	184.365	210.436	236.521	266.516	300.211	324.957
68.723	99.113	131.116	154.749	184.487	212.499	236.592	266.747	301.372	325.131
69.060	100.028	131.438	154.786	184.815	212.508	236.898	266.892	302.190	325.273
69.268	100.086	131.510	155.070	185.085	212.952	237.114	268.614	302.641	326.000
70.057	100.362	131.640	155.307	186.020	213.499	237.133	269.003	303.011	327.968
70.212	100.431	131.671	155.690	186.249	213.731	237.195	269.155	303.373	328.174
70.559	100.452	131.860	156.799	186.836	213.919	237.590	270.173	304.181	328.492
71.157	101.452	132.022	156.860	187.533	214.030	238.008	271.633	304.217	328.923
71.253	101.833	132.510	156.991	187.746	214.818	238.325	271.689	304.343	329.455
71.875	103.287	132.993	157.886	188.297	215.057	239.171	271.714	304.692	331.644
72.517	105.803	133.486	158.061	188.796	215.448	239.683	272.109	305.124	331.647
72.553	105.957	133.708	158.458	189.230	215.547	239.852	272.910	305.213	332.212

332.597	358.198	382.314	407.971	436.477
332.671	359.045	382.863	408.089	436.556
333.346	360.503	382.982	408.674	436.637
333.886	360.706	383.270	409.648	436.700
334.877	360.970	384.896	409.661	437.306
334.885	361.055	385.105	409.694	438.166
335.240	361.083	385.679	410.265	438.536
336.211	361.976	385.706	410.315	438.753
336.215	362.678	386.052	411.374	438.761
336.862	362.914	386.183	412.451	439.039
337.041	363.067	386.383	413.174	439.209
337.118	363.522	386.394	413.266	439.841
337.558	364.631	386.973	413.325	440.056
337.881	364.700	387.001	415.837	440.665
338.670	365.063	388.690	416.240	440.766
338.742	365.424	388.960	416.432	440.781
338.947	365.788	389.360	416.658	441.668
339.626	367.053	389.692	417.892	442.409
340.086	367.135	389.817	418.560	442.413
340.575	367.270	390.676	419.030	442.565
340.668	367.402	390.800	419.678	442.744
340.811	367.542	391.157	421.186	443.703
340.912	367.636	391.655	421.645	445.553
341.190	367.809	391.934	421.891	445.718
342.484	367.923	392.087	422.023	445.719
343.189	368.093	392.206	422.908	445.859
343.413	368.384	392.583	422.918	446.513
343.746	368.634	394.120	423.120	446.619
344.348	368.722	394.265	423.340	447.212
345.907	369.235	395.323	423.728	447.284
345.967	369.254	395.385	424.240	447.990
346.040	370.161	395.478	424.348	448.072
346.426	370.384	395.701	425.591	448.463
346.546	370.669	395.786	425.741	448.848
346.916	371.049	396.394	426.075	449.873
347.424	372.072	396.787	426.266	450.025
347.506	372.567	396.873	427.284	450.068
348.395	372.632	397.015	427.411	451.702
348.431	373.128	397.234	428.593	451.994
348.845	373.472	397.397	429.416	452.013
349.256	374.372	398.077	429.527	452.052
349.508	374.380	398.213	429.604	452.110
350.715	374.449	398.308	429.832	452.588
351.806	374.942	398.926	430.062	453.116
352.352	375.091	400.650	430.139	454.011
352.499	375.337	401.181	430.650	454.506
352.828	375.392	401.290	430.696	454.973
352.835	375.621	401.654	430.798	455.151
353.446	375.739	401.676	431.625	455.743
353.873	375.872	402.957	431.759	456.402
354.003	375.933	403.027	432.501	456.435
354.879	376.421	403.654	433.105	457.012
355.513	376.672	403.873	433.664	457.480
355.881	377.389	404.996	433.784	457.502
356.301	377.816	405.007	434.458	457.572
356.408	378.377	405.072	434.658	457.847
356.563	379.970	406.363	434.781	458.571
356.683	380.068	406.872	434.892	
357.278	380.944	407.301	435.032	
358.153	381.093	407.405	435.590	

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 15 septembre 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS A LOTS

Deuxième versement

Le deuxième versement de 60 francs, exigible sur les *Obligations à Lots*, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 20 au 25 août courant, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS 4 0/0

Septième tirage.

Le septième tirage des obligations 4 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 15 septembre prochain, à 1 heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 915 obligations (472, 1re série — 443, 2e série) qui seront remboursables à dater du lundi 1er octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Sixième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le sixième versement de 40 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 10 au 15 septembre prochain, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

Septième tirage.

Le septième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 15 septembre 1888, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.003 obligations qui seront remboursables à dater du 15 octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du quatrième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 4 (de 7 fr. 50) échéant le 15 septembre 1888, sera payé, à partir du samedi 15 septembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 068, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

Payement du deuxième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (3e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 2 (de 7 fr. 50) échéant le 1er septembre 1888, sera payé, à partir du samedi 1er septembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 7 fr. 045, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

INSCRIPTION A LA COTE OFFICIELLE

Obligations à lots

La Chambre syndicale des agents de change a publié l'avis suivant :

A partir de demain, 7 août présent mois, les 830,000 obligations à lots, nos 1 à 830,000, à valoir sur les deux millions d'obligations à lots, de la Compagnie Universelle du Canal interocéanique de Panama, représentant l'emprunt de 720 millions, autorisé, conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai 1836, par la loi du 8 juin 1888, mais sans aucune garantie ou responsabilité de l'Etat, seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Ces 830.000 obligations se composent : pour 817,000 des obligations souscrites à l'émission du 26 juin dernier, ou placées depuis;

Et, pour le surplus, des titres faisant partie d'une quantité plus considérable remise en nantissement à un groupe de prêteurs et à réaliser pour le compte de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama.

Lesdites obligations sont remboursables par des lots ou à 400 francs dans un délai maximum de 99 ans; le remboursement à 400 francs et le paiement des lots seront garantis par un dépôt de rentes françaises ou de titres garantis par le Gouvernement français.

6 tirages par an : les 16 août, 15 octobre, 15 décembre, 15 février, 15 avril et 15 juin de chaque année.

Intérêt annuel : 15 francs, payable par moitié les 1er juin et 1er décembre.

Ces obligations, représentées par des titres provisoires au porteur, seront inscrites à la cote officielle sous trois rubriques, affectées :

La 1re aux obligations entièrement libérées à la répartition, munies de trois coupons aux échéances des 1er décembre 1888, 1er juin et 1er décembre 1889; jouissance juin 1888 ;

La 2e aux obligations entièrement libérées depuis la répartition ; — jouissance décembre 1889 ;

La 3e aux obligations libérées de 60 francs ; — jouissance juin 1888.

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1888

1 lot de	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000......	20.000	—
2 — 5.000......	10.000	—
5 — 2.000......	10.000	—
50 — 1.000......	50.000	—

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 14 août.

OPPOSITIONS

Opp. 954. — Sur une Obligation Nouvelle (3e série au porteur), n° 101,996.

Opp. 955. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligation Nouvelle (1re série), n° 4,731 pour une obligation.

Opp. 956. — Sur deux coupons n° 7, d'Obligations Nouvelles (1re série) au porteur (échéance 15 mai 1888), n° 40,246, 324,893.

Opp. 957. — Sur trois coupons n° 15 d'actions au porteur (échéance 1er juillet 1888), nos 383,772, 425,571, 425,573.

Opp. 958. — Sur deux obligations provisoires à lots au porteur, non libérées, nos 111,887 et 111,888.

Opp. 959. — 1° Sur cinq obligations 4 0 0 au porteur, nos 26,115 à 26,119 ; 2° Sur trois Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, n° 188,991 à 188,993.

Opp. 960. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série au porteur), n° 135,204.

Opp. 961. — 1° Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 13,063 pour six actions ; 2° Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 21,440, pour huit actions ; 3° Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, nos 23,596 pour six actions ; 4° Sur vingt actions au porteur, nos 34,823, 34,824, 53,284 à 53,286, 69,870 à 69,872, 69,876, 119,300, 134,074, 144,351, 191,336, 191,337, 218,976, 218,977, 320,740, 383,669, 523,866 et 523,867 ; 5° Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 5,214 pour sept obligations; 6° Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 2,439.

Opp. 962. — Sur cinq actions au porteur, nos 6,649, 6,650, 395,559, 458,937 et 458,938.

Opp. 963. — 1° Sur deux actions au porteur, nos 132,852 et 132,853. 2° Sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 214,869 et 214,870.

Opp. 964. — Sur une obligation à lots non libérée au porteur, n° 517,406.

Opp. 965. — Sur un coupon n° 9 d'obligations 3 0/0 au porteur, échéance 15 avril 1889, n° 152,356.

MAINLEVÉES.

Opp. 603. — Sur deux actions au porteur, nos 33,325 et 33,326.

Opp. 687. — Mainlevée partielle sur trois actions au porteur, nos 528,236 à 528,238.

Opp. 718. — Sur deux Obligations Nouvelles (2e série) libérées au porteur, nos 139,781 et 139,782.

Opp. 938. — Sur cinq obligations 5 0/0 au porteur, nos 23,371, 23,372, 28,467, 95,805, 225,602.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Août 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	60 FR. PAYÉS Jouissance juin 1888
7.........	357 356.25	»	357 355.50 356 355 350
8.........	357.50 357 357.50	»	356 355.50 354 353 352.50 352 351.25 353 351
9.........	357 356 355 353 352 350	»	335 332.50 330 325 337.50 340 336.25 335
10.........	352 350 347 345 343 342	»	337.50 335 334 332.50 332
11.........	355 350 345 340 345	»	335 338.75 340 336.25 337.50 335
13.........	340 342 340	»	335 339 337 336 335
14.........	340	»	337.50 332.50 330.25 331

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE, — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 14 AOUT 1888

DATES — Août	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 mai 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 juin 88	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE 400 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 juillet 88
1er	2175 2150 2125 2110 2100	292.50 293.75 291.25 290 292.50	en liq.: 292.50 au 15, 288.75	265 267 265 266	165 166 165	210 211 212	380 382.50 379	370 365	352	360 357 356
2	2125 2100	290 291.25 288.75 287.50 286.25 278.75 277.50 276.25	en liq.: 291.25 au 15, 288.75	265 262.50 260 255	165 166 165	211 212 210.50 210	378 25 377.50 379 376 378.25 376 375	367 365 360	353 354 352 351 350 345 349	360 357.50 356 355 350
3	2100 2080	278.75 280 277.50 282.50 283.75 281.25	en liq.: ...... au 15, 278.75	255 252.50 251 250 255	164 162.50 162 164	210 208 207 206 205 210	375 374 370.50 371.25 375 377	365 363 362 365 370	348 347 349 350	350 348 350
4	2110 2125 2100	282.50 283.75 281.25 280	en liq.: ...... au 15, 283.75	256 256.50 256.75 257	162 163	210 208	375 378 379	365	349 350 352	350 352 355
6	2100 2125	282.50 282.50 281.25	en liq.: ...... au 15, 283 75	258 256 255	161 160 162	210 208 209	380 379	367	352 351	353 352
7	2130 2140 2130	280 282.50 281.25	en liq.: .. ... au 15, 280	255 256 257.50	164 162 162.50	208 210	379.50 379	368	352 353 355	350 352 354 355
8	2100	282.50 281.25 280 281.25	en liq.: ...... au 15, 280	257.50	162 163 164 165	209.50 210	378 377 376 375	366 369 370	352	351
9	2100 2110 2120 2125	280 281.25 280 278.75 277.50 275 276.25	en liq.: ...... au 15, 280	255 254	163 165 163	210 209.50	370	378.75 370 368 367.50	355 357.50 360	352
10	2100	280 278.75 276.25 277.50 275	en liq.: ...... au 15, 275	256 255	162	208	370	370 367	351 352.50	350
11	2100	276.25 275 273.75 275 276.25	en liq.: ...... au 15, 275	255 251.50	162 163 164 162	209 210 209	375 370	366 365	353.50 351	350
13	2100 2085 2050 2050	275 272.50 277.50 273.75	en liq.: ..... au 15, 275	255	162.162.25 163	208 209 209.50 210	370 371 372	365 366 367	350 351.50 352	352 351 551.50
14	2050 2060 2050	273.75 272.50 275	en liq.: 272 50 au 15, 292 50	254.50	162 163	208 209	370 367.50 360 364	365.50 365	350	350

9e Année. — Numéro 217. Dimanche 2 Septembre 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin** ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LES TRAVAUX

Mois de Juin 1888.

Dans la première partie du Canal qui est comprise entre les kilomètres 0 et 22.514, en aval de la première écluse du côté de l'Atlantique, dix grues mises en œuvre par les deux entreprises *Jacob* et *American Contracting and Dredging Company* ont travaillé en approfondissement à la cote —8m. 25 dans le Canal, et en avancement dans cinq dérivations. Elles ont extrait en totalité 617,902 mètres cubes de déblais.

Dans la 2e partie du Canal qui s'étend du kil. 22,514 au kil. 46 jusqu'au massif central, et qui comprend les quatre premières écluses, plusieurs chantiers sont arasés à la cote au-dessous de laquelle on doit opérer le dragage.

Dans ces parties du Canal, les terrassements à sec sont donc considérés comme terminés.

L'entreprise *Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie* a mis en œuvre au kil. 29 les deux dragues D3 et D4 de 180 chevaux pour travailler en avancement, la première vers Colon accouplée à un appareil Vasset, la seconde vers Panama.

Cette entreprise termine le montage des dragues du même type D5, D6, D7. La drague D9 fait actuellement sa passe dans le Chagres pour se placer dans la grande Boucle et travailler en avancement vers Panama avec un appareil Vasset.

Les dragues D10 et D11, complètement terminées, seront amenées dès qu'une crue le permettra, à l'emplacement où elles doivent commencer leur travail effectif.

Dans le massif central entre les kil. 46 et 59, le Canal est creusé par la *Société de travaux publics et constructions* et par l'entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie.*

La première poursuit les travaux de terrassements à sec dans les sections d'Obispo et d'Empérador, comprenant trois biefs successifs. Le premier de ces biefs est coté 18.75 au plafond ; il n'y reste à faire qu'un travail de décapement. Dans le bief situé immédiatement au-dessus dont le plafond est coté 29.75, la cote moyenne du fond de la fouille est actuellement 43.20.

Enfin, dans le troisième bief, coté 40.75 au plafond, la fouille atteint la cote moyenne 54.76.

L'entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie* exploite à la Culebra dix chantiers situés aux cotes 60, 65, 68, 80, 85, 95 et 105. Le chantier n° 1 à la cote 65 sur le versant de l'Atlantique et le chantier n° 8 à la cote 60 sur le versant du Pacifique comprennent les installations nécessaires pour monter les appareils de dragage. Deux excavateurs ont été montés sur chalands et transformés en dragues ; on a monté deux dragues et dix chalands.

Dans la dernière partie du Canal qui s'étend du kil. 59 à l'Océan Pacifique, l'entreprise *Artigue, Sonderegger et Cie* poursuit l'excavation du Canal entre les écluses 7 et 8, 8 et 9, 9 et 10, et termine le montage des appareils de dragage.

Plus en aval dans la vallée du Rio-Grande, l'entreprise *Baratoux, Letellier et Cie* se dispose à accoupler un appareil Vasset à chacune des dra-

gues D 16 et D 20 de 180 chevaux, qui ouvrent le chenal sur 40 mètres de largeur et 6 mètres de profondeur au-dessous du niveau moyen de la mer, concurremment avec les dragues D 15, D 17, D 18 et 19.

Cette entreprise a employé d'autre part 4 dragues à élargir jusqu'à 75 mètres et approfondir jusqu'à —8 mètres le chenal déjà creusé dans la baie de Panama.

L'entreprise *Eiffel* a extrait en juin une production supérieure à celle qui lui est imposée par contrat.

A l'écluse n° 1, trois nouveaux plans inclinés ont été installés dans la partie du sas située au kilomètre 22,600.

La fouille de l'écluse n° 2 a atteint la cote 5 à la tête aval, et la cote 7,92 à la tête-amont qui se trouve par conséquent presque à profondeur. D'après les prévisions, le volume total des déblais doit s'élever à 98,000 mètres cubes; il en a été extrait jusqu'ici 45,138 mètres cubes.

A l'écluse n° 3 toutes les dispositions sont prises pour préserver les chantiers des crues du Chagres.

La fouille de la tête-amont est à peu près terminée: celle de la tête-aval a atteint la cote 16^{m}. La cunette du sas est très avancée.

A l'écluse n° 4, le fond de la porte-amont a gagné 1^{m}20 environ, arrivant à la cote 35^{m}24; le fond de la porte-aval a été descendu à la cote 23 mètres, gagnant 2 mètres sur la situation du mois précédent. Grâce à la parfaite organisation des chantiers, les eaux n'ont pas gêné les ouvriers.

La fouille de l'écluse n° 5 comporte l'élargissement de la plate forme à la cote 51 mètres et le creusement de deux cunettes qui s'étendent à ce jour sur 120 mètres de longueur, 8 mètres de largeur et 2^{m}50 de profondeur moyenne.

A l'écluse n° 6, deux nouveaux treuils ont été installés pour l'enlèvement des déblais. Bien qu'exécutée en terrain perméable et sans cohésion, la fouille n'a été entravée ni par les eaux pluviales ni par les éboulements, parce que l'entreprise a soigneusement assuré en temps utile, par des fossés extérieurs, l'assainissement de son chantier.

A l'écluse n° 7 on a continué les installations des plans inclinés et le montage des treuils au nombre de 11. La fouille a son point le plus bas à la cote 25,85.

La tête-amont de l'écluse n° 8 est descendue à la cote du seuil de la porte et l'on attaque la fouille des aqueducs.

A l'écluse n° 9 on achève d'installer deux treuils pour l'enlèvement des déblais. Le point le plus bas de la fouille est à la cote 10,48.

A l'écluse n° 10 on consolide par une batterie de pieux la défense formant bâtardeau le long de la dérivation du Rio-Grande. Afin de déterminer exactement la nature du sol de fondation, on a pratiqué des sondages jusqu'à la cote —4,70. Jusqu'ici on ne trouve que de la roche.

LES SOUSCRIPTIONS A PANAMA

Une correspondance de la *Gazette du Commerce* de New-York (*New-York Handels-Zeitung*) contient le passage suivant, relativement aux souscriptions aux Obligations à lots faites dans la seule ville de Panama :

Dans la ville de Panama même, les souscriptions aux *Obligations à lots* de Panama ont atteint le nombre de 3,727 obligations, s'élevant à 1,341,720 francs, souscrites par 1,405 personnes.

La participation de ces petits souscripteurs qui se trouvent sur les lieux mêmes des travaux et sont témoins de leurs rapides progrès, est la preuve évidente que la grande œuvre du Canal de Panama leur inspire la confiance la plus absolue.

LES PRÉPARATIFS MARITIMES

La nouvelle ligne régulière de vapeurs entre Valparaiso et Panama, dont nous avons signalé la création par la *South American Steamship Company*, vient d'être inaugurée par le steamer *Mapocho*.

Le journal *Star and Herald* de Panama, dans un de ses derniers numéros de juin, a publié les renseignements suivants sur ce service :

Le steamer a quitté le Callao hier et doit arriver ici le 10 juillet, comme précurseur de bien d'autres navires de cette Compagnie et d'autres lignes qui sont destinées à visiter notre port. Le *Mapocho* commencera son voyage de retour le 14 juillet, suivant l'itinéraire ci-après, jusqu'au Callao. Il arrivera à Guayaquil le 18 juillet, à Payta le 20, à Pimentel et à Eten le 21, à Salaverry et à Chimbote le 22, à Samanco et à Casma le 23, à Cupe et à Huacho le 24, et le même soir dans la baie de Callao, d'où il refera route le 28 juillet pour son trajet vers le Sud, qui se terminera à Valparaiso.

Le *Mapocho* est un des meilleurs marcheurs de la Compagnie Chilienne, à laquelle nous souhaitons tout succès dans la nouvelle opération qu'elle entreprend.

L'augmentation des facilités de transport signifie un accroissement d'affaires pour nos ports et un développement du trafic avec le reste du monde.

Un plus grand nombre de navires, plus de commerce, plus d'industrie, tels sont les besoins qu'on éprouve dans l'isthme aussi bien que dans les autres parties du globe.

Le même journal signale l'arrivée en Colombie du colonel R.-C. Wood, de la Nouvelle-Orléans, délégué par l'*American Shipping and Industrial League* pour se renseigner sur les mesures à prendre en vue d'accroître les relations commerciales entre les ports de la Colombie et la Nouvelle-Orléans.

Le service maritime américain, déjà établi entre ce port et Colon, a contribué à multiplier les rapports réciproques, et la mission du colonel Wood a pour but d'étendre à toutes les branches du commerce l'impulsion donnée.

Nous considérons, dit le *Star*, l'établissement de la *New Orleans and Colombian Steamship Line* comme un important événement pour notre peuple. Il a démontré de la part de la Nouvelle-Orléans un désir de commercer avec nous, et il nous a fourni une nouvelle voie dans laquelle nous pouvons conduire notre commerce. Au

point où en est l'entreprise aujourd'hui, ses promoteurs ne peuvent être désappointés par les résultats obtenus. Le seul navire employé a déjà créé un courant appréciable de commerce, de mouvement. Avec les perspectives que nous avons devant nous, on peut, sans crainte de se tromper, prédire qu'un avenir prochain nous donnera avec la Nouvelle-Orléans des communications rapides et fréquentes, qui feront de cette ville un facteur important dans toutes nos transactions commerciales.

Le colonel Wood fait une minutieuse étude de la situation commerciale de notre pays, et d'après les renseignements qu'il a déjà recueillis, il est d'avis qu'il n'existe pas d'obstacles sérieux au prompt établissement d'un grand et lucratif commerce entre la Nouvelle-Orléans et les ports colombiens.

Outre le développement de cette ligne américaine de communications du côté de l'Atlantique, nous apprenons que le service de la *Compagnie maritime du Pacifique*, entre le Havre et les ports de la côte pacifique de l'Amérique du Sud, va être renforcé d'un nouveau steamer de 4,500 tonnes de portée. Ce steamer, qui sera nommé *Chili*, actuellement en chantier à Stockton-on-Tees, est construit en acier et sera muni des appareils les plus perfectionnés, de façon à réaliser une grande vitesse et à répondre à toutes les exigences du trafic.

UNE OPINION AMÉRICAINE

Constatant les rapides progrès réalisés par le commerce entre l'Amérique et l'Extrême-Orient depuis la construction des chemins de fer qui relient actuellement par certains points les côtes atlantique et pacifique des Etats-Unis, le *New-York maritim Register* remarque que le percement du Canal interocéanique, qui ne peut plus être mis en doute aujourd'hui, est une nécessité pour que le trafic entre les deux continents atteigne tout le développement prévu :

Quoique les chemins de fer forment une partie importante de ce grand système de communications, il n'acquerra toute sa valeur et ne prendra sa position réelle que lors de l'ouverture du Canal maritime entre l'Atlantique et le Pacifique.

On a longtemps douté, ajoute le *New-York maritim Register*, qu'un tel Canal serait construit. Ce doute doit être maintenant écarté. Aussi étrange que cela puisse paraître, le succès des chemins de fer interocéaniques a fait d'un tel Canal une nécessité. Dans le cas présent, les chemins de fer et la voie maritime s'aideront et se suppléeront réciproquement.

LA MARCHE DES TRAVAUX

Le *Star and Herald* continue la publication des compte-rendus de son rédacteur spécial, qui a été chargé de faire une visite détaillée des chantiers du Canal.

Dans le numéro du 19 juillet dernier, la direction de ce journal rappelle les motifs pour lesquels elle a pris cette détermination :

Le *Star and Herald* a essayé de temps en temps de tenir ses lecteurs au courant de la véritable situation des travaux du Canal, et ceci nous l'avons fait pour rendre justice aussi bien à la Compagnie du Canal qu'au grand public.

Nous nous sommes occupés aussi avec un soin tout particulier de cette tâche, parce qu'il paraît que presque tous les correspondants speciaux de journaux qui visitent l'Isthme, à quelques exceptions près, ont toujours soin de placer les travaux sous le jour le moins favorable, avec une insouciance et un mépris de la vérité qui est simplement étonnant.

Après ses excursions dans les sections de Paraiso et de Gorgona, que nous avons relatées dans le *Bulletin* du 16 juillet, le rédacteur du *Star and Herald* s'est transporté dans la section de San Pablo, où il a passé plusieurs journées :

La construction de l'écluse n° 2 est des plus intéressantes, car elle comprend la tranchée à travers la butte connue sous le nom de Butte de Mamei.

En février 1888, lorsque M. Eldred a commencé le travail de l'écluse, il y avait à enlever, d'après les estimations, à peu près 160,000 mètres cubes, dont 135,000 pour l'écluse même, et 25,000 pour les excavations de l'aqueduc. On a pu exécuter jusqu'à ce jour une bonne moitié du travail.

Se plaçant à l'une des têtes de l'écluse, on peut dominer le travail tout entier et c'est un coup d'œil qu'on n'oubliera pas de sitôt. Ici, dans les 270 mètres de longueur de l'écluse par 18 mètres de large, on voit de 600 à 700 hommes qui travaillent activement. Ici, faisant les trous de mines pour la prochaine explosion, sont les 120 mineurs ; ici, l'on voit des hommes chargeant les grands godets, qui, aussitôt remplis, sont enlevés par une grue à vapeur à une hauteur de 50 à 60 pieds et de là versés dans les wagons d'un train, tout prêt, qui les emportera à la décharge ; et ici, sur une attaque plus élevée, des hommes qui remplissent les wagons à la pelle ; aux bouts de l'écluse, on voit des équipes travaillant à la brouette qui enlèvent la terre avec une rapidité étonnante.

Chaque procédé praticable pour l'excavation et l'enlèvement de la terre est employé ici ; toutes sortes de machines qui économisent également du temps et la main-d'œuvre, se trouvent en mouvement et travaillent jour et nuit.

En dehors des machines qui se trouvent en travail dans l'écluse, il s'y trouve également un atelier de machines de première classe, avec tous ses outils nécessaires mus par la vapeur. Il y a également deux forges où travaillent neuf forgerons sans s'arrêter.

On fait tous les efforts pour terminer le travail dans le délai fixé par M. de Lesseps. A cette fin, on n'arrête les travaux que les dimanches. Jour et nuit on travaille. Lorsqu'une équipe a fini, l'autre est là, prête à la remplacer.

Quelque temps après, le collaborateur du journal américain a visité les travaux de la Culebra. Voici ce qu'il dit de l'organisation et de la marche des travaux dans cette partie du massif central :

La tranchée de la Culebra, comme beaucoup de nos lecteurs savent, se compose d'une tranchée à travers la montagne Culebra, sur une longueur de deux kilomètres. Ce travail gigantesque a été confié à MM. Artigue, Sonderegger et Cᵒ.

Imaginez-vous une montagne, qui s'élève devant vous avec les marques du travail humain gravées dans sa pierre, laissant actuellement voir un chantier creusé dans la montagne de 108 à 600 pieds de large sur 450 pieds de hauteur.

Les 3.280.000 mètres cubes qui ont déjà été enlevés par MM. Artigue, Sonderegger et Cᵒ ont rendu la tâche d'enlever les 5.000.000 de mètres cubes restants assez facile en comparaison.

L'expérience pratique et sûre leur a appris comment

il faut travailler dans les meilleures conditions et ils ont profité des leçons.

Ici, vous voyez devant vous un réseau de chemin de fer qui a une longueur de 37 kilomètres et qui sert à transporter les déblais aux décharges, qui se trouvent au sud de la ligne du Canal.

Cent trains de dix wagons chargés de sept tonnes de déblais passent par jour de la tranchée aux décharges. Cinquante locomotives et 800 wagons sont employés journellement pour cette besogne.

Voyez ces trains allant et venant continuellement, allant avec leur immense chargement et revenant avec les wagons vides, qui sont remplis aussi vite que 23 excavateurs à vapeur, travaillant chacun avec de 11 à 26 godets d'une capacité de un à six mètres cubes, sur une chaîne sans fin peuvent le faire, et vous aurez une idée du travail qu'on exécute.

Regardez l'armée de 2,500 à 3,000 ouvriers, tous au travail, un jour après l'autre, et employant chaque minute de leur temps dans un effort utile pour compléter le travail, et dites alors que la fin du travail est problématique !

Voyez ces tranchées de dix mètres de profondeur chacune où tout est arrangé de telle façon que la tranchée supérieure est terminée à temps pour permettre d'enlever totalement celle qui est plus bas.

On ne travaille pas seulement le jour, mais aussi la nuit, à la lumière électrique, et tous les changements de voie et réparations de wagons s'accomplissent la nuit et les travaux ne s'arrêtent pas un instant.

En dehors de tout ce matériel énorme on construit actuellement deux dragues qui commenceront les dragages.

Ce travail sera possible, par suite de la construction de plusieurs bassins, qui seront alimentés par l'eau du rio Lirio. Ces bassins pourront être vidés ou remplis au gré des entrepreneurs. Les dragues seront pourvues de grands couloirs, qui transporteront les déblais à une grande distance du Canal.

Ces dragues seront prêtes vers le 15 août.

La conclusion du *Star and Herald*, après tout ce qu'a vu son rédacteur, est que la fin des travaux à la Culebra « n'est pas seulement proba- « ble, mais sous tous les rapports un succès iné- « vitable. »

LE PORT DE LA POINTE-A-PITRE

Et le Canal de Panama

Un rapport présenté à la séance de juillet de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux, sur les travaux du XXVIe Congrès des Sociétés savantes, fait mention d'une étude de la section de géographie de ce Congrès concernant l'appropriation d'un port de relâche pour les grands navires desservant le trafic du Canal interocéanique.

Le *Bulletin* de la Société Géographique commerciale de Bordeaux en rend compte dans les termes suivants :

M. Bouquet de la Grye a pris le premier la parole pour exposer le résultat de ses études sur le choix d'un port destiné à servir d'escale aux navires qui se dirigeront un jour sur le Canal de Panama, dont le percement viendra modifier d'une façon si complète les conditions de la navigation occidentale. Ce port doit offrir plusieurs avantages : il doit être d'accès facile, on doit pouvoir y affronter, sans danger, les terribles cyclones si fréquents dans ces parages. Enfin, il faut que l'on puisse l'atteindre sans être obligé de faire un trop long détour. Il n'y a en ligne que cinq ports : 1° Santo-Domingo, à Haïti ; 2° San-Juan de Porto-Rico ; 3° Saint-Thomas; 4° la Pointe-à-Pître, à la Guadeloupe; 5° Fort-de-France, à la Martinique.

Au dernier point de vue signalé, c'est Saint-Thomas qui tient le premier rang, car il est presque exactement sur l'axe du grand cercle que les navires suivront pour se rendre à Panama. L'allongement des routes n'est que de 10 milles ; il est de 27 pour San-Juan, de 42 pour Santo-Domingo, de 138 pour la Pointre-à-Pître, de 145 pour Fort-de-France. Ces derniers chiffres n'ont d'ailleurs rien d'effrayant, car, pour la Pointe-à-Pître, ils ne représentent, en somme, que 7 heures de perte et 25 à 30,000 francs par an de dépenses supplémentaires pour un service régulier bi-mensuel.

Cette perte est, du reste, largement compensée par les facilités d'atterrissage qui sont des plus grandes à la Pointe-à-Pître, contrairement à se qui se produit à Saint-Thomas. La Pointe-à-Pître s'est déclarée *port franc*, ce qui constitue une supériorité considérable sur San-Juan, par exemple, où les droits d'entrée sont multiples et élevés.

Enfin, au point de vue si important de la sécurité, la Pointe-à-Pître est dans des conditions parfaites, qu'on ne retrouve pas ailleurs. A Saint-Thomas on a vu soixante-dix navires détruits à la fois; la Martinique n'a qu'une rade foraine. Au contraire, la Pointe-à-Pître offre un port très sûr, et il suffirait de quinze millions pour le rendre parfait.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 juin, par le paquebot France.

MM. SYSTERMANS (Charles-Hermann), agent technique.
Dr RUMEAU (Paul-Marcelle), médecin.
Dr PORTAZ (Paul-Jean-Baptiste), médecin.

Du Havre, viâ New-York, le 28 juillet, par le paquebot Gascogne.

M. DE BARBEYRAC DE SAINT-MAURICE (Marie-Gaston), surveillant de dragues.

De Saint-Nazaire, le 10 août, par le paquebot Washington.

M. VIDAL (Pierre), agent technique.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Novembre 1887

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations faites durant le mois de novembre 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen.	PLUIE	
	ABSOLUE minim	ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et maxima moyens.		Hauteur en millimèt.	NOMBRE de jours.
Colon ...	23°2	30°8	26°5	85 4	808m/m3	23
Gamboa.	22 2	34 0	26 9	81 5	611 3	23
Naos	23 0	29 6	25 7	86 6	223 8	23
Totaux.	68 4	94 4	79 1	253 5	1643 4	69
Moyennes	22 8	31 5	26 4	84 5	547 8	23

La température moyenne 26°4 est un minimum par rapport aux sept mois écoulés de la saison des pluies

de 1887. Ce minimum correspond au solstice d'hiver, et se présente quelquefois en décembre, mais le plus souvent en novembre, mois pendant lequel l'influence de la grande quantité de vapeur d'eau contenue encore dans l'atmosphère contrebalance l'abaissement de température dû à la faible inclinaison relative des rayons solaires sur la terre à l'époque du solstice de décembre.

La température moyenne de l'eau de la mer a baissé de 0°6 à Colon et de 0°3 à Naos. Elle est de 29°6 dans la première de ces stations et de 28°7 dans la deuxième.

L'état hygrométrique moyen, résultant d'une augmentation de l'humidité à Colon et à Naos et d'une diminution à Gamboa, est, à 0,1 près, le même qu'en octobre. Suivant la remarque faite chaque année, le mois de novembre, qui est le dernier de la saison des pluies, est très pluvieux; mais il n'avait pas été relevé encore de hauteur d'eau aussi considérable que celle de 808m/m3 tombée à Colon durant le mois de novembre 1887. Comme conséquence de cette quantité anormale de pluie, le Chagres a éprouvé de nombreuses oscillations. La crue la plus importante a eu lieu du 1er au 4; le niveau des eaux s'est élevé de 4m14 en 48 heures, et a atteint son point culminant le 2, à 8 heures du soir. Une heure après commençait la descente, qui a été achevée le 4, à midi.

Le régime du vent a été, jusqu'au 20 novembre, celui de la saison des pluies, c'est-à-dire à « brises faibles et variables en direction ». Pendant le dernier tiers du mois, l'alizé de l'hémisphère Nord commence à envoyer des rafales sur l'isthme, car la direction Nord-Ouest se présente fréquemment dans les trois stations, et en particulier à Naos.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant:

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 18	0m 46	0m 40
Naos	—0 14	5 90	6 02

Ces mouvements, à Colon, ne présentent rien de particulier. A Naos, ils ont suivi de deux jours la syzygie du 15 novembre, et ont moins d'amplitude qu'au mois d'octobre.

Décembre 1887.

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations faites durant le mois de décembre 1887 :

STATIONS	TEMPÉRATURE ABSOLUE minim.	TEMPÉRATURE ABSOLUE maxim.	MOYENNE des minima et maxima moyens.	ÉTAT hygrométrique moyen	PLUIE Hauteur en millimèt.	PLUIE NOMBRE de jours.
Colon	23°0	32°0	26°9	83 8	339m/m 0	22
Gamboa	21 8	33 2	26 6	80 6	322 5	22
Naos	23 0	30 8	25 8	85 0	141 8	17
Totaux	67 8	96 0	79 3	249 4	803 3	61
Moyennes	22 6	32 0	26 4	83 1	267 8	20

La température moyenne pour tout l'isthme n'a pas varié de novembre à décembre. Colon a encore la température moyenne la plus élevée et Gamboa les écarts journaliers les plus considérables. Du tableau résumé des observations thermométriques faites jusqu'ici, on peut conclure que le minimum de la température journalière a lieu très peu avant le lever du soleil, et que le maximum a lieu en moyenne plus tard que dans nos climats, soit vers trois heures du soir.

La température de l'eau de la mer à Naos a continué sa marche décroissante; la moyenne y est descendue de 28° 7 à 28° 4. Mais à Colon, c'est au contraire une élévation que l'on constate : de 29° 6, chiffre de novembre, la température moyenne passe à 29° 9, avec maximum et minimum absolu de 32° 0 et 29° 0.

L'humidité a sensiblement diminué dans les trois stations ; il y est tombé deux fois moins d'eau, et le nombre des jours de pluie est moindre qu'au mois de novembre. A partir du 27, la pluie cesse complètement à Colon, et il n'est relevé à Gamboa et à Naos qu'une très faible hauteur d'eau, 3mm3 en totalité. On peut donc dire que la saison sèche est arrivée vers la fin de la deuxième quinzaine de décembre, comme déjà en 1885 et 1886, tandis que dans les années antérieures elle était établie dès la première quinzaine dudit mois.

Une seule crue du Chagres mérite d'être notée ; elle a eu lieu du 13 au 19. Les eaux se sont élevées de 2 m. 26 entre le 13, à 2 heures du soir, et le 16, à 4 heures du soir. La descente était déjà de 90 centimètres le lendemain à midi, et elle était complètement achevée le 19 à 6 heures du matin.

Les vents d'entre Nord et Nord-Ouest sont de plus en plus fréquents, mais ne soufflent pas encore d'une façon continue, comme on le constate dans la saison sèche, époque pendant laquelle l'alizé du Nord règne sur l'isthme. Les directions dominantes ont été : à Colon le Nord d'abord, puis l'Ouest et le Nord-Ouest; à Naos le Nord-Ouest. Quelques brises variables se sont encore fait sentir, et les calmes ont eu lieu quelquefois à Colon, très souvent à Gamboa surtout le matin et le soir.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 30	0m 38	0m 44
Naos	—0 14	5 64	5 50

Ces mouvements ne présentent rien de particulier. Ils ont eu lieu, à Colon, un peu après la syzygie du 30 et la quadrature du 8. A Naos, la plus grande marée suit invariablement d'un jour et demi la nouvelle lune ; elle est arrivée en conséquence le 16.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Sixième versement.

MM. les souscripteurs des Obligations Nouvelles (2e série) sont prévenus que le sixième versement de 40 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 10 au 15 septembre prochain, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

Septième tirage.

Le septième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie du Canal interocéanique

de Panama aura lieu le samedi 15 septembre 1888, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.003 obligations qui seront remboursables à dater du 15 octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du quatrième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 4 (de 7 fr. 50) échéant le 15 septembre 1888, sera payé, à partir du samedi 15 septembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 068, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS 4 0/0

Septième tirage.

Le septième tirage des obligations 4 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 15 septembre prochain, à 1 heure 1/2 de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 915 obligations (472, 1re série — 443, 2e série) qui seront remboursables à dater du lundi 1er octobre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du huitième coupon.

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 8 (de 10 fr.) échéant le 1er octobre 1888, sera payé, à partir du lundi 1er octobre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 9 fr. 45, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas ;
Banque d'Escompte ;
Comptoir d'Escompte ;
Crédit industriel et commercial ;
Crédit Lyonnais ;
Société de Dépots et Comptes courants ;
Société générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de panama, Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS 3 0/0

Huitième tirage.

Le huitième tirage des obligations 3 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le lundi 1er octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,199 obligations qui seront remboursables, à dater du lundi 15 octobre 1888, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 31 août 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 966. — Sur une Obligation à Lots libérée au porteur, n° 782,486.

Opp. 967. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 212,643 et 212,644.

Opp. 968. — Sur cinq coupons n° 12 (échéance 15 juillet 1888) d'obligations 5 0/0 au porteur, nos 154,804, 154,805, 154,806, 154,817, 204,362.

Opp. 969. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 197,384 et 197,385.

Opp. 970. — Sur trois Obligations à Lots au porteur non libérées, nos 523,879 à 523,881.

Opp. 971. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 14,959.

Opp. 972. — Sur quatre coupons n° 8 (échéance 15 août 1888), d'Obligations Nouvelles, 1re série, nos 35,256, 35,257, 87,611, 87,612.

Opp. 973. — Sur deux Obligations à Lots non libérées au porteur, nos 465,986 et 465,987.

Opp. 974. — Sur une Obligation à Lots provisoire au porteur, n° 183,267.

Opp. 975. — Sur neuf coupons n° 7 (échéance du 15 mai 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série), nos 256,956 à 256,964.

Opp. 976. — Sur dix obligations 4 0/0 au porteur : nos 336,565, 336,566, 336,836, 337,963, 339,919, 342,412, 361,366, 361,372, 363,034, 363,035.

Opp. 977. — 1° Sur trente-cinq Obligations Nouvelles (1re série) au porteur nos 179,470 et 179,471, 291,574 à 291,584, 291,586 à 291,588, 307,468, 382,397 à 382,403, 382,514 à 382,524.

2° Sur deux dixièmes de part de fondateur au porteur nos 5,201 et 8,420.

3° Sur vingt obligations 4 0/0 au porteur nos 356,609 à 356,612, 361,211 et 361,212, 383,618 à 383,620, 383,624 à 383,634.

Opp. 978. — Sur deux Obligations à Lots non libérées au porteur nos 465,986 et 465,987.

Opp. 979. — Sur quatre coupons n° 8 (échéance 15 août 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série), nos 196,950 à 196,953.

Opp. 980. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 536,658.

Opp. 981. — 1° Sur dix actions au porteur, nos 114,292, à 114,300 et 122,682.

2° Sur vingt obligations 3 0/0 au porteur, nos 437,458, 483,015 à 483,019, 502,795 à 502,799, 356,857 à 356,858, 455,560 et 455,561, 515,783, 306,919 et 306,920, 586,947, et 586,948.

3° Sur dix Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 170,533 à 170,542.

4° Sur dix Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 279,744 à 279,745, 362,765 à 362,767 et 377,927 à 377,931.

Opp. 982. — Sur une Obligation à Lots libérée au porteur, n° 722,464.

Opp. 983. — Sur cinq obligations 3 0/0 au porteur, nos 437,567 à 437,571.

MAINLEVÉES.

Opp. 687. — Mainlevée partielle sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur nos 140,713 et 140,714.

Opp. 751. — Sur trois parts de fondateur nos 1,810, 2,617, 4,632.

Opp. 783. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 2,623 pour huit obligations.

Opp. 854. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 2,630 pour quatre obligations.

Opp. 940. — 1° Sur quatre Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 174,764 à 174,767 ;

2° Sur quatre Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 15,402 à 15,405 ;

3° Sur une Obligation Nouvelle (3e série) au porteur, n° 14,438.

Opp. 945 bis. — Sur dix obligations 3 0/0 au porteur, nos 237,651, 268,617 à 268,619, 268,621, 268,624, 268,626, 268,562, 391,409 et 391,410 ;

2° Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 369,971 et 369,972.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Août 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	60 FR. PAYÉS Jouissance juin 1888
16.........	325	»	332 330
17.........	335 340 330 327.50 330	»	321 322 323 321
18.........	325	320 319 318 317.50 317 318 320	»
			120 FR. PAYÉS
20.........	325 320 318 316 315 318 325	»	300 305 306.25 307.50 308.75 309 309.50 310
21.........	320 315 320	»	315 316 317 318 318.75 319 317 315
22.........	325 324 323.50 323.25 323	»	320 319 318.75 318.50 318.25 318 320
23.........	320 321	»	319
24.........	322 320 319.75	»	315 315.50 315.75 316 315
25.........	323 323.75 322 320 319.50	»	317.50 316 315 316 317
27.........	320	»	317.50 316.25 316 316.50 317 318 318.75 315
28.........	320	»	318 318.50 318.75 319 319.25 319.50 319.75
29.........	320	»	319 319.25 319.50 319.75 320 320.25 320.50 320.75
30.........	322 324.50 325 326.25 327.50 327	»	320 322 323.75
31.........	328 327.50 328 333.75	»	325 330 327 325

Le Gérant : POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE, — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 16 AU 31 AOUT 1888

DATES — Août	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 mai 1888	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 juin 88	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	DEUXIÈME SÉRIE 400 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 juillet 88
16	2100 2110	272.50 271.25 270	en liq.: 272.50 au 31, 270	260 255 254.50	164 163 162.25 162	209 208.50 208 209	357.50 357 356.50 355 354 352.50	364 363	350 349.50 349	350 348
17	2070 2060 2050 2055	270 267.50 266.25 265 267.50 265 266.25 265	en liq.: ...... au 31, 265	254.50 254 250	162 162.50 163 162 161.50	208 206.25 205.50 205	360 357.50 356.25	360	345 347 348	347.50 345
18	2050	262.50 261.25 260	en liq.: ...... au 31, 260	250 246	162 161 160	205	355 354.75 352.50 351 25 350	360 358 356	345 343	345 342 340 335 540
20	2000 1975 1950 1900 1950 2000	255 252.50 253.75 255 256.25	en liq.: ...... au 31, 251.25	230 240 245	160 159 158 157	205 202 50 202 201 200	355 352.50 351 350	350 345 347.50 345 350	340	345 340 337.50
21	2000 1950 2000 1985 1990 2000 2001.25 2005 2025	257.50 256.25 255 256.25 257.50 258.75 260	en liq.: ...... au 31, 252.50	240 245 242.50 245 246 247.50	157 156	200 202 202.50 203	350 351.25	355 353 351	340 335 336 337	337.50 335 337.50
22	2025	262.50 263.75 265 263.75 262.50	en liq.: .. ... au 31, 258.75	248 250 255 248	160 158.75 158	205 206 255	350 349 348 350.50 351	355 353 350 352.50 355	337.50 335	340 335 337.50
23	2000 2010 2000	262.50 263.75 265 262.50 263.75 265	en liq.: ...... au 31, 262.50	250 249	160	205 206	353 355	352 355 357.50	337.50 340	337.50 340
24	2000 2010 2020	265 266.25 267.50 266.25 267.50 266.25 265	en liq.: ...... au 31, 263.75	254 253	160 162 161.50	206 207	355 352 350 355	365 362 360 361.25 300	340	340 344 345 347.50
25	2025 2001.25	267.50 266.25 265 263.75 262.50 261.25 260	en liq.: ...... au 31, 261.25	250 254	160 661 159	207 206 205	350 351 347.50 345	357.50 360 361 362 362.50 360 357	340	350
27	2000 1998.75 1990 1980 1975 1950 1975 2000	255 256.25 257.50 258.75	en liq.: ...... au 31, 250	245 247	157 158 159	205 207 206	350 353	360 362.50	340	340 345 350 345
28	1997.50 2000	258.75 257.50 256.25 258.75	en liq.: ...... au 31, 257.50	245 242 241 245 245.25 245.50	160 159 158	207 206 207	350 351	360 361 362.50 365 362.50	345 348 350 347 345	348 350
29	2000 1998.75 1995	260 257.50 258.75 257.50 258.75	en liq.: ...... au 31, 257.50	250 253 250 248	158.50 158	206 207	350 352 353	362.50 365	347.50 350 347.50	350
30	2000	260 258.75 257.50 258.75 260 261.25 262.50	en liq.: ... au 31, 257.50	252 249.25 250	160 159 158.50 160	206.50 207 207.50 208	354 355 356 357 358	365 366 367.50 370	350	350 355 357.50 360
31	2000 1975 2000 2020	260 255 257.50 258.75	en liq.: 257.50 au 31, 270	251 259	160.50 260	209 208.50	358 356	365 363.75	350	350 355

9e Annee. — Numero 218. Dimanche 16 Septembre 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, **seule publication ayant l'attache de la Compagnie**, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LE CUBE D'AOUT

Un télégramme de Panama reçu par l'administration de la Compagnie porte que le cube des chantiers en août s'est élevé à *un million cinquante-cinq mille* mètres cubes (1,055,000 m.c.).

OBLIGATIONS A LOTS

Avis

En présence de diverses demandes qui ont été adressées à la Compagnie du Canal de Panama par les souscripteurs de la dernière émission, la Compagnie a réuni son conseil judiciaire et lui a communiqué toutes les observations qui lui étaient faites à l'occasion du tirage du 16 août 1888.

Le Conseil judiciaire a émis l'avis que la Compagnie du Canal, en procédant comme elle l'avait fait le 16 août dernier, avait rempli toutes ses obligations et qu'elle avait agi dans la plénitude de son droit en faisant concourir au tirage les numéros des titres non placés; mais il a décidé en même temps, que, s'il le jugeait conforme aux intérêts de la Compagnie, le Conseil d'administration pouvait autoriser la Direction à renoncer à l'avenir aux lots qui seraient attribués par le sort à des numéros de titres non placés.

Et il a également émis l'avis que le Conseil d'administration pouvait encore, agissant dans le même esprit, autoriser la Direction à comprendre dans le premier tirage les lots attribués le 16 août à des titres non placés.

Le Conseil d'administration, dans sa séance du 7 septembre courant, a, conformément à l'avis du conseil judiciaire, décidé :

Qu'il y avait lieu pour la Compagnie de se désintéresser absolument de tous les lots offerts au public et qu'en conséquence, à l'avenir, le bénéfice des lots sera exclusivement réservé aux titres placés ;

Qu'enfin, les sommes attribuées le 16 août dernier à des numéros d'obligations non placées, seront, pour les mêmes raisons, attribuées aux numéros d'obligations placées qui seront tirés le 15 octobre 1888 en même temps que les obligations afférentes à ce tirage.

OBLIGATIONS A LOTS

Deuxième Tirage

15 OCTOBRE 1888.

Le Conseil d'administration, dans sa séance du 7 septembre, a décidé de renoncer à l'exercice du droit de la Compagnie de participer, pour les Obligations non placées, au bénéfice des tirages des *Obligations à lots.*

A partir du tirage du 15 octobre prochain, tous les lots seront affectés aux Obligations placées, et, à ce même tirage du 15 octobre, seront ajoutés les lots échus au tirage du 16 août dernier à des Obligations restées aux mains de la Compagnie.

En conséquence, au deuxième tirage des Obligations à lots de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama, qui aura lieu le lundi

15 octobre, à trois heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, il sera extrait de la roue 97 numéros, comprenant 61 numéros du 15 octobre prochain et 36 numéros du tirage du 16 août dernier.

Les numéros correspondant à des obligations non placées seront considérés comme non sortis de la roue et y seront réintégrés en présence des obligataires.

L'obligation dont le numéro sortira le premier sera remboursable par......... 500,000 fr.

L'obligation dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par......... 250,000 fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les troisième et quatrième seront remboursables chacune par.................. 100,000 fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacune par......................... 10,000 fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e et 10e seront remboursables chacune par......................... 5,000 fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 11e, 12e, 13e, 14e, 15e, 16e et 17e seront remboursables chacune par .... 2,000 fr.

Les 80 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par .... 1,000 fr.

Le paiement des lots aura lieu à partir du jeudi 15 novembre, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

Nous avons reçu de nombreuses lettres nous demandant des renseignements sur l'association qui vient de se former sous le titre : *Union des Actionnaires et Obligataires de Panama.*

Nous pouvons répondre à nos correspondants qu'un certain nombre de porteurs de titres de la Compagnie ont eu la pensée de constituer cette *Union*, dont le siège est à Paris, boulevard Haussmann, n° 50, afin de grouper tous les efforts et toutes les bonnes volontés dans le but de concourir au succès définitif de l'entreprise.

Cette initiative nous paraît mériter l'attention de nos coassociés.

L'AVENIR DU CANAL

Nous trouvons dans la *Daily Alta California*, de San Francisco, le récit d'une conversation qu'un rédacteur de ce journal a eue avec un haut fonctionnaire des Etats-Unis, et dans laquelle le percement de l'isthme américain a fait l'objet de déclarations significatives.

Nous traduisons cette partie de l'entretien qui vient confirmer avec autorité de nombreuses appréciations américaines sur l'importance et l'avenir du Canal interocéanique.

La *Daily Alta California* entre ainsi en matière :

Dans une conversation avec M. Marsden Manson, ingénieur en chef du Conseil d'administration des commissaires des ports maritimes, et gentleman dont les opinions sont toujours exprimées avec une grande clarté et ont droit à un grand respect, un reporter de l'*Alta* souleva la question du Canal de Panama.

M. Marsden Manson fit alors à son interlocuteur un historique complet des projets de percement de l'isthme américain depuis le XVIe siècle.

L'argument le plus puissant qui ait jamais été présenté en faveur d'un canal reliant les deux océans ajouta-t-il, est dû à la plume de l'immortel Maury, ancien professeur de physique à l'institut militaire de Virginie. En 1849, dans une lettre adressée au Congrès, il expliquait d'une manière magistrale les immenses avantages qui résulteraient, surtout pour les Etats du Pacifique, de la prompte ouverture d'un canal à travers l'Isthme, appelant particulièrement l'attention sur le avantages présentés par le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes.

La vaste longueur des cours d'eau navigables tributaires du Mississipi et de l'Amazone est plus que suffisante pour encercler le globe et ils contiennent dans leurs vallées toute l'échelle des productions du régime végétal. Ces deux systèmes de rivières ont une superficie de drainage supérieure de près d'un demi-million de milles carrés à celle de tous les fleuves d'Europe débouchant dans l'Océan Atlantique, de tous ceux de l'Europe et de l'Afrique débouchant dans la Méditerranée et de tous ceux de l'Asie se jetant dans l'Océan Indien réunis. Il n'existe nulle part ailleurs sur terre une mer et un golfe pareils, avec une zone de richesses semblable.

Questionné sur les avantages qui résulteront de l'achèvement du Canal interocéanique, M. Marsden Manson a fait la réponse suivante au rédacteur de l'*Alta California :*

J'ai étudié ce sujet et on peut à peine estimer le résultat de l'ouverture du canal pour les industries de la côte du Pacifique. Prenons seulement le blé par exemple. Une diminution de 5 *cents* (0 fr. 25) seulement par *bushel* (36 hectol. 34) sur le fret et l'assurance pour l'Europe vaudrait à nos producteurs de blé une économie de 2,000,000 de dollars (10,000,000 de francs) qui à 6 0/0 représentent un capital de 33,300,000 dollars (166,500,000 fr.).

Ces chiffres montrent la mesure de nos intérêts dans l'ouverture d'un canal à travers l'isthme.

Néanmoins les bénéfices réels ne viendront pas tous seuls entre nos mains ou ne tomberont pas ainsi dans nos bouches. Des efforts bien dirigés devront être faits pour gagner les avantages commerciaux qui seront offerts à notre compétition. Des lignes de steamers devront être possédées et centralisées ici, et les produits de toutes les contrées baignées par le Pacifique devront être recueillis ici pour être distribués ailleurs.

Relativement aux manœuvres employées contre le Canal de Panama par une spéculation étrangère en vue de déposséder les actionnaires français au moment où le succès de l'entreprise ne fait plus de doute, l'éminent ingénieur américain a exprimé ainsi qu'il suit son opinion :

De violentes attaques de toutes sortes sont accumulées contre l'entreprise, néanmoins les travaux continuent. Rien, excepté la guerre ou une ruine financière n'empêchera la France de terminer l'œuvre.

La confiance que les Français ont en M. de Ferdinand

de Lesseps ne peut pas plus être brisée désormais par l'opposition américaine, qu'elle ne put l'être par l'opposition anglaise, lors de ses luttes à Suez. Et c'est relire l'histoire du Canal de Suez que parcourir les articles reproduits dans les feuilles financières de Londres, puis publiés sous forme de livres.

Malgré toutes les attaques, le travail continue et tous les vrais amis du progrès espèrent voir l'œuvre terminée.

LES ILES GALAPAGOS

La corvette *Albatross*, de la marine des Etats-Unis, exécute un voyage d'études dans l'Océan Pacifique, par ordre de la Commission des pêches et pêcheries.

Une lettre de M. Z.-L. Tanner, commandant de ce navire, publiée par les journaux américains, donne d'intéressants renseignements sur le séjour que cette corvette a fait dans l'archipel des Galapagos, au cours de sa mission :

Nous visitâmes d'abord, dit le capitaine Tanner, l'île de Chatham, sur laquelle se trouve une colonie composée d'environ deux cents personnes.

Il y a des milliers d'acres de terres bien irrigués partout, sur lesquels pâturent des milliers de bestiaux.

Il doit y avoir là au moins 25,000 têtes de bétail, sans compter les chevaux, les mules, les moutons et autres animaux.

Je n'ai jamais vu de plus beaux champs de cannes à sucre, et, comme la canne mûrit pendant tout le cours de l'année, il n'y a pas de saison particulière pour la coupe, qui s'exécute sans interruption.

Les caféiers produisent une moyenne de cinq livres par arbuste, et le café est d'excellente qualité. Presque tous les fruits et légumes tropicaux et semi-tropicaux viennent admirablement, mais ils n'ont pas de débouchés.

Nous visitâmes huit des principales îles et fîmes d'importantes collections, tant sur terre que sur mer.

En reproduisant cette communication, le *Star and Herald* de Panama ajoute :

Les informations contenues dans cette lettre sont importantes et devront attirer l'attention du commerce de notre ville. Quand le canal de Panama sera ouvert, les îles Galapagos acquerront de l'importance pour nombre de raisons. Mais il est une considération essentielle pour laquelle elles ne devraient pas être négligées à présent. Elles sont fertiles et abondent en bétail, en légumes et autres produits qui sont en constante demande dans l'isthme. Pourquoi ne chercherait-on pas à établir des relations régulières entre elles et notre port au moyen de navires à vapeur? Ici, nous aurions tout à y gagner, tandis que les Equatoriens de ces îles y trouveraient un débouché pour les articles qu'ils produisent et pour la plus grande partie desquels ils ne trouvent pas la vente.

Si on agissait d'après cette suggestion, un autre port serait ajouté au grand nombre de ceux avec lesquels nous sommes maintenant en communication.

L'archipel des Galapagos est situé sous l'équateur, à 250 lieues environ de l'Etat de ce nom, dont il dépend, et à 400 lieues de Panama. Il se compose de huit îles principales, dont la plus importante est l'île Albemarle, et de quelques îlots. Par la fertilité de son sol, cet archipel peut fournir un contingent notable, non seulement au commerce local de l'isthme, mais au trafic interocéanique ; en outre, il se trouve sur la route que suivront, après l'ouverture du Canal de Panama, les navires se rendant en Nouvelle-Zélande et dans le sud de l'Océanie, dont il sera la seule escale entre Tahiti et Panama.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE

DE L'ISTHME DE PANAMA

Janvier 1888

Météorologie. — Le tableau ci-dessous contient les résultats les plus intéressants des observations faites pendant ce mois :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen.	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et maxima moyens.		Hauteur en millimèt.	NOMBRE de jours.
	minim.	maxim.				
Colon ...	23°8	30°8	27°0	78 2	15m/m6	8
Gamboa	18 2	32 0	26 8	73 4	3 0	2
Naos	21 8	30 0	26 2	77 4	1 8	4
Totaux.	63 8	92 8	80 0	229 0	20 4	14
Moyennes	21 3	30 9	26 7	76 3	6 8	5

Par rapport au mois de décembre, la température s'est un peu élevée dans les trois stations. La température moyenne de Gamboa est toujours inférieure à celle de Colon. Quant à celle de Naos, qui, pendant la saison des pluies, est à peu près la même qu'à Colon, elle paraît inférieure à celle de Gamboa pendant la saison sèche.

L'eau de la mer a continué à se refroidir à Naos, où la température moyenne a baissé de 28°4 à 27°2. Mais à Colon c'est encore une marche ascendante que l'on constate : de 29°9, la moyenne passe à 30°2. Cette température est, comme toujours, plus élevée à Colon qu'à Naos, ce qui tient évidemment d'une part au courant équatorial de la mer des Antilles, d'autre part au courant polaire du Pacifique.

Le mois de janvier appartenant complètement à la saison sèche, l'humidité a beaucoup diminué dans tout l'isthme. Cette diminution est, en effet, de 6, 8, tandis que de novembre à décembre, elle n'avait été que de 1, 4. La quantité d'eau tombée en janvier a été insignifiante.

Au sujet de la pluie recueillie durant l'année 1887, il a été relevé :

	Hauteur totale.	Nombre de jours de pluie.
A Colon	3m79	209
A Gamboa.........	3m07	172
A Naos............	1m35	151

La hauteur totale 3m79 est supérieure à toutes celles qui ont été observées jusqu'ici par la Compagnie dans les diverses stations de l'Isthme. Mais ce chiffre, certainement élevé eu égard à ce que nous voyons en France est dépassé fréquemment sur certains points du globe A Saint-Bénoit (île de la Réunion), par exemple, il est tombé en 1884 5m10 d'eau.

Le niveau du Chagres a continuellement baissé pendant tout le mois. La descente totale est de 0m49.

L'alizé de l'hémisphère Nord n'a cessé de régner sur l'isthme ; c'est le régime ordinaire du vent caractérisant la saison sèche. — A Colon, la direction absolument dominante est le Nord ; la vitesse correspond aux vents assez forts de l'échelle terrestre. — A Naos la direction la plus fréquente a été le Nord-Ouest ; se sont ensuite présentés à peu près également le Nord, le Nord-Est et le Sud-Est. De part et d'autre la vitesse ne

dépasse pas généralement celle des petites brises. — Quant à Gamboa, où la direction dominante est le Nord-Est, le vent y est toujours fort dans la journée et les calmes très fréquents pendant la nuit.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 28	0m 30	0m 44
Naos	0 04	5 40	5 34

Ces mouvements sont un peu moins forts que ceux de décembre. A Naos ils ont eu lieu le 31, soit quelques jours après la pleine lune du 28. A Colon, ils ont suivi la quadrature du 6 et la nouvelle lune du 13.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

SEPTIÈME TIRAGE. — 15 SEPTEMBRE 1888
1,003 OBLIGATIONS

Le septième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 15 septembre 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,003 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

16	17.513	31.016	47.324	65.458
165	18.553	31.271	47.635	66.073
301	19.386	31.302	47.727	66.127
1.189	19.540	31.520	47.904	66.776
1.666	20.947	31.766	47.988	66.831
1.768	21.301	32.461	48.987	67.521
2.310	21.507	32.994	49.071	68.314
2.858	21.749	34.722	50.831	68.616
5.310	21.786	34.994	50.836	69.312
6.452	21.793	35.275	51.066	69.363
6.645	22.392	35.390	51.082	69.598
6.731	22.788	35.395	51.699	69.740
6.858	22.874	35.932	51.869	71.320
8.138	23.008	37.363	53.864	71.571
8.608	23.054	37.741	54.138	71.784
8.724	23.379	38.049	54.293	72.132
9.328	23.508	39.221	54.318	72.190
9.376	24.101	39.552	55.168	72.461
9.950	24.763	40.658	55.226	73.277
11.543	24.786	41.014	55.944	73.404
12.153	26.179	41.197	56.233	74.811
12.539	26.431	41.493	56.751	75.665
13.114	26.500	42.455	57.168	75.832
13.285	27.214	42.924	58.887	75.836
14.044	27.250	44.303	59.166	77.016
14.207	27.500	45.309	60.271	77.112
15.043	27.915	45.367	62.246	77.134
15.244	28.982	45.565	62.261	77.565
15.662	29.048	45.787	63.665	77.593
16.995	29.222	45.854	63.963	78.340
17.352	30.155	45.907	64.880	78.536
17.416	30.749	46.852	65.383	78.981

79.621	112.939	149.169	186.413	213.174
81.197	113.302	149.186	187.048	213.291
81.444	115.107	149.226	187.424	213.702
82.435	115.361	149.925	187.593	213.852
83.091	115.701	150.016	187.660	213.864
83.393	118.683	150.535	187.813	216.171
83.413	118.788	150.590	188.951	216.292
84.015	118.966	150.771	189.303	216.398
85.554	119.274	151.547	189.464	216.496
86.116	120.024	152.319	189.492	216.960
86.925	120.626	155.206	189.783	217.321
87.362	120.751	156.045	190.455	218.203
88.386	122.087	156.880	190.752	219.460
89.438	122.358	157.564	191.675	219.547
89.658	123.005	157.805	193.228	219.581
90.477	123.015	158.255	193.278	219.711
90.719	124.026	158.508	193.346	219.986
90.762	125.138	160.638	193.631	220.931
92.300	126.404	160.954	193.636	221.384
92.624	126.884	161.171	193.836	221.390
93.994	127.052	161.476	193.928	221.956
94.140	127.167	161.547	194.019	222.193
95.094	127.221	162.219	194.502	222.196
95.158	127.361	162.444	194.865	224.599
95.351	127.771	163.186	194.977	225.417
95.467	128.627	163.405	195.109	226.063
95.797	128.756	164.413	195.620	226.680
96.230	129.315	164.855	196.655	228.157
96.501	129.848	165.324	197.033	228.299
97.075	130.978	165.460	197.461	228.880
97.619	131.087	165.554	197.904	228.893
98.123	131.252	166.785	198.630	228.990
98.193	132.862	167.260	198.804	229.201
98.276	132.870	167.514	198.971	229.464
98.848	133.079	168.156	199.517	229.671
99.179	133.273	168.224	201.896	229.795
99.571	134.504	168.445	202.348	230.934
99.763	134.721	168.623	202.385	231.930
100.834	134.736	168.740	203.094	232.170
101.294	135.062	168.744	203.166	232.642
101.674	135.585	169.319	203.354	232.720
103.874	135.610	172.027	203.686	233.419
104.280	135.766	173.516	204.163	233.531
105.568	135.821	173.560	205.114	233.853
105.786	136.038	174.969	205.293	234.096
106.040	136.396	174.999	205.406	234.610
106.530	136.628	175.567	205.414	234.727
106.784	136.920	176.371	206.773	235.994
107.080	137.634	177.193	207.380	236.405
107.523	137.996	177.436	207.795	237.653
107.862	138.587	178.600	208.061	238.323
108.717	140.293	178.747	208.420	238.718
109.239	140.413	179.596	208.817	238.786
109.993	140.617	181.340	208.924	239.575
110.226	141.922	181.453	209.200	239.822
110.258	142.918	181.916	209.203	240.289
110.733	143.935	181.927	209.329	241.246
111.010	144.226	182.418	210.151	242.413
111.087	144.561	182.491	210.192	242.544
111.870	147.046	182.643	210.977	242.576
111.979	147.803	183.775	210.982	243.067
111.993	147.872	183.950	211.359	245.093
112.165	147.960	185.109	212.162	245.147
112.652	148.359	185.720	212.428	245.365

246.931	276.187	313.546	348.366	382.656
247.313	276.681	314.006	348.381	383.088
248.181	276.819	314.106	348.706	383.861
248.846	277.362	314.211	348.885	385.854
249.130	278.778	314.214	349.052	386.176
249.313	279.476	315.030	349.388	386.454
249.364	279.614	315.291	350.755	386.581
249.446	281.647	315.824	351.097	386.654
250.111	283.061	318.011	352.122	387.364
250.449	283.124	318.029	354.095	387.981
250.872	283.187	318.436	356.148	387.996
250.998	283.231	319.774	356.326	388.190
252.177	283.513	322.463	356.686	389.180
252.324	283.621	322.761	356.956	389.824
253 099	283.787	322.883	357.426	389.868
253.448	284.249	324.021	358.592	389.970
253.523	284.352	325.771	358.979	390.665
254.149	284.388	326.173	361.155	390.965
254.953	284.511	326.505	362.660	391.140
255.530	284.577	327.462	363.184	391.368
255.782	284.722	327.744	363.211	391.630
255.837	284.852	328.151	363.791	391.643
255.865	285.372	328.615	363.949	391.854
256.567	285.728	328.893	365.345	392.071
257.682	286.664	329.556	366.542	392.441
258.571	287.065	329.856	366.837	392.924
259.014	287.496	331.815	367.120	393.251
259.634	288.160	332.515	368.357	393.614
259.837	288.453	332.792	368.519	393.618
259.903	290.424	333.165	368.658	394.100
260.027	290.360	333.715	369.643	394.125
260.134	291.438	335.475	369.664	394.132
261.788	292.595	335.614	369.999	394.189
261.807	294.117	335.800	370.188	394.725
262.606	295.412	335.843	370.344	395.274
263.277	295.716	336.145	370.940	395.648
263.953	298.509	336.196	371.313	395.828
264.015	298.732	336.715	372.163	395.857
264.084	299.117	337.893	372.343	396.416
264.472	300.010	338.081	372.393	397.007
264.782	300.505	338.226	373.402	397.149
265.328	301.082	338.529	373.429	397.394
265.405	301.788	338.627	373.848	397.972
265.507	302.859	339.180	374.229	398.260
265.799	306.506	339.784	374.596	398.294
266.017	307.375	339.845	374.604	398.509
266.092	307.418	340.368	375.364	398.535
266.375	307.489	340.511	375.570	398.672
267.213	307.524	341.100	376.844	400.057
267.272	307.916	341.161	377.435	401.117
267.690	307.977	341.534	377.959	401.401
268.030	308.080	341.899	378.061	402.447
268.064	308.484	342.447	378.082	402.682
268.125	308.963	342.865	378.133	403.177
268.338	309.481	342.988	378.608	404.302
268.631	310.047	343.389	378.763	404.477
268.953	310.141	343.857	379.052	405.137
269.297	310.259	344.592	379.137	405.207
270.068	310.413	344.923	379.339	405.736
270.345	312.648	345.952	379.611	406.315
270.905	312.659	346.726	380.151	408.049
271.124	312.701	347.103	381.475	408.333
274.408	312.842	347.167	381.650	408.426
276.060	312.853	347.420	382.037	409.243

409.449	427.886	447.593	467.852	483.912
409.570	428.262	448.303	467.883	483.999
411.357	428.282	448.650	468.073	484.138
412.245	429.156	450.535	468.099	484.829
412.318	429.554	450.927	468.155	484.890
412.824	430.962	451.710	469.022	485.091
413.211	432.294	452.154	472.312	486.271
413.794	432.373	453.179	472.359	487.169
413.844	432.822	454.340	472.703	487.799
414.099	433.276	455.458	472.710	488.319
414.466	434.295	455.794	473.272	490.500
415.183	434.408	455.904	473.290	490.782
415.663	434.617	456.057	475.042	491.071
415.718	434.763	457.562	475.623	491.541
416.692	434.815	457.738	476.197	492.684
416.974	434.856	457.967	476.203	493.292
417.152	435.022	458.150	476.384	493.298
417.205	435.065	458.613	476.822	493.464
418.127	435.191	458.627	477.073	493.823
418.231	435.231	458.770	477.152	493.878
418.236	436.263	459.660	477.195	494.192
419.063	436.303	460.581	477.208	494.619
419.185	436.429	461.377	477.682	495.347
419.219	437.261	461.387	477.966	495.412
419.633	437.384	461.535	478.106	495.450
420.457	437.672	461.572	478.163	495.456
420.648	438.945	461.908	478.697	495.616
421.578	439.667	462.110	478.754	495.967
421.965	440.088	462.406	478.842	496.870
422.002	440.695	462.465	479.060	497.541
422.022	441.014	462.579	479.070	497.773
422.623	441.468	462.790	479.537	497.917
422.888	441.894	462.975	480.062	498.378
424.398	442.363	463.887	480.097	498.590
425.430	442.684	464.442	480.636	498.743
425.687	443.476	465.303	481.412	498.862
425.897	443.783	465.588	481.575	499.161
426.219	445.772	465.875	481.684	499.429
426.448	446.135	467.100	481.690	499.878
426.726	446.490	467.354	482.891	
427.755	446.791	467.536	483.891	

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 15 octobre 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS DE 500 FR. 4 0/0

SEPTIÈME TIRAGE — 15 SEPTEMBRE 1888
915 OBLIGATIONS

Le septième tirage des obligations 4 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 15 septembre 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 915 Obligations, dont 472 de la première série (n°s 1 à 387,387) et 443 de la deuxième série

(n° 387,388 à 750,000), comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

PREMIÈRE SÉRIE			
6.051	à	6.072	22
49.201		49.250	50
78.451		78.500	50
123.551		123 600	50
198.701		198.750	50
201.801		201.850	50
233.251		233.300	50
305.851		305.900	50
353.901		353 950	50
363.301		363.350	50
		TOTAL	472

DEUXIÈME SÉRIE			
455.351	à	455.393	43
518.001		518.050	50
560.251		560.300	50
579.451		579 500	50
608.551		608.600	50
671.951		672.000	50
686.001		686.050	50
697.751		697.800	50
740.901		740.950	50
		TOTAL	443

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 1er octobre 1888, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 4 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

2.206 — 2.640 à 2.648 — 26.399 — 26.400 — 99.908 à 99.911 — 99.914 — 99.929 à 99.947 — 216.157 à 216.159 — 216.196 — 224.885 — 224.887 — 228.966 — 228.992 — 228.996 — 228.997 - 242.986 — 352.357 à 352.359 — 352.388 — 367.301 — 400.760 à 400.765 — 400.772 à 400.784

OBLIGATIONS 4 0/0

Payement du huitième coupon

Les porteurs d'Obligations 4 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 8 (de 10 fr.) échéant le 1er octobre 1888, sera payé, à partir du lundi 1er octobre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 9 fr. 70, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 9 fr. 44, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET COMPTES COURANTS ;
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

A NEW-YORK :

AU SIÈGE DU COMITÉ AMÉRICAIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA, MILLS BUILDING, N° 15, BROAD STREET.

OBLIGATIONS 3 0/0

Huitième tirage.

Le huitième tirage des obligations 3 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le lundi 1er octobre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1,199 obligations qui seront remboursables, à dater du lundi 15 octobre 1888, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875.

Payement du huitième coupon.

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 8 (de 7 fr. 50) échéant le 15 octobre 1888, sera payé, à partir du lundi 15 octobre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de: 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 06, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Treizième tirage.

Le treizième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le lundi 15 octobre 1888, à neuf heures du matin, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.032 obligations qui seront remboursables à dater du 15 novembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

INSCRIPTION A LA COTE OFFICIELLE

Obligations à Lots.

La Chambre syndicale des agents de change a publié l'avis suivant :

A partir du 7 septembre présent mois, les 30,000 obligations à lots nos 830,001 à 860,000, de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama, actuellement placées ou faisant partie d'une quantité plus considérable remise en nantissement à un groupe de prêteurs, et à réaliser pour le compte de la Compagnie, sont admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Par suite, le nombre des obligations à lots de ladite Société, négociables sur notre marché, se trouve porté de 830,000 à 860,000.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 septembre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 984. — Sur une Obligation à Lots libérée, au porteur, n° 690,775.

Sur deux Obligations à Lots provisoires non libérées, au porteur, n°s 168 et 169.

Opp. 985. — Sur une action libérée, au porteur, n° 422,416.

Opp. 986. — Sur une Obligation à Lots non libérée, au porteur, n° 71,761.

Opp. 987. — Sur une obligation 3 0/0 libérée, au porteur, n° 526,153.

Opp. 988. — Sur une Obligation à Lots non libérée, au porteur, n° 236,526.

Opp. 989. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, n°s 184,187 et 184,188.

Opp. 990. — Sur trois Obligations à Lots libérées au porteur, n°s 764,665 à 764,667.

Opp. 991. — Sur une Obligation à Lots provisoire non libérée, n° 89,639.

MAINLEVÉES.

Opp. 879. — Sur dix actions au porteur, n°s 27,330 à 27,337, 446,458 et 504,572.

Opp. 937. — Sur un coupon n° 12 (échéance du 15 juillet 1888) d'obligation 5 0/0 au porteur, n° 17,334.

Opp. 955. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligation Nouvelle 1re série, n° 4,731 pour une obligation.

ERRATUM

(*Omission au Bulletin du 1er septembre 1888.*)

Opp. 687. — Mainlevée partielle sur l'obligation 5 0/0 au porteur, n° 7,640.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Sept. 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	120 FR. PAYÉS Jouiss. 25 août 1888
1er	335 334 333 50 333 332 50	»	325 324.50 324 323.75 323.50 323.25
3	339.50 336 335 334	»	325
4	333 335 333.50 335 337	»	325 327.50 328
5	337 339.25 339 340	»	326 327 327.50 328 328.50 328.75 329.50 329.75 330
6	339 340 342 342.50	»	330
7	345 344	»	330 331 331.25 331.50 332 332.25
8	342 344 345 348 349 350 347 346.50	»	339.75 340 340.25 341.25 345 343 343.50 343.75 345
10	350 355 357.50 360 355	»	350 348 347.50
11	357 358 355 351 353	»	345
12	350 351 352.50 353 354	»	345 344 343 344 345
13	354 355 355.50 355.75 356	»	344.50
14	355 354 355	»	344 50 344
15	355 354	»	334 343

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

Tirages des années 1888 et 1889

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1888

1 lot de	500.000	Francs
1 —	250.000	—
2 lots de 100.000....	200.000	—
2 — 10.000....	20.000	—
4 — 5.000....	20.000	—
7 — 2.000....	14.000	—
80 — 1.000....	80.000	—

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1888

1 lot de..........	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1 lot de..........	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 lot de	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1 lot de	250.000	Francs
1 lot de	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000.....	20.000	—
2 — 5.000.....	10.000	—
5 — 2.000.....	10.000	—
50 — 1.000.....	50.000	—

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 15 SEPTEMBRE 1888

DATES — Sept.	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 15 mai 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres définitifs Jouiss. 15 juin 88	DEUXIÈME SÉRIE TOUT PAYÉ Titres provis. Jouiss. 15 sept. 1888	DEUXIÈME SÉRIE 400 FR. PAYÉS Titres provis. Jouiss. 25 juillet 88
1er	2000	256.25 255 257.50 258.75 257.50 256.2	en liq. : 256.25 au 15, 253.75	246 245 243.75 243 242.50 245 246	160	208 207 206	355 355.25 355.50 356 356.50 358 360	360 363.75	350 352 355	352 356.25
3	2000	258.75 257.50 256.25 255	en liq. : 255 au 15, 250	251 246	160	208 207	355 357.50	360 362	350	355 355.25
4	2000	260 261.25 262.50 257.50 258.75	en liq. : 250 au 15, 256.25	246 246.25	160 161	210	358.75 359	365 366 367.50 368	355 354	355
5	2010	260 257.50 256.25 261.25 263.75 265 262.50 266.25 270 267.50	en liq. : 255 au 15, 267.50	246 249 247.50 249 250	161 162	207 208 209.50 210	358.75 359 359.75 360	368 370	350 355	355 357 358.75 359 360
6	2000 2050	270 272.50 273.75 271.25 268.75 267.50 266.25 270	en liq. : 270 au 15, 270	250 251 252.50 250	163 164.50	210 211 212	362	370 368	355 358.75 360	357.50 353.50 358.75 360
7	2025 2010	270 267.50 266 263.75 262.50 261.25 260 258.75 265	en liq. : 262 [illegible] au 15, 263.75	250	165 164.50 164 163	210 211 212 210	362 363	365 362.50 361.25 365	355 354 353.50 353.25 353	357 357.50 355.25
8	2040	265 266.25 267.50 266.25	en liq. : 261.25 au 15, 265	250 251	164 165	210	363 364	365 366 367.50 368 369	355 358	357 355.25
10	2050	263.75 265 266.25 267.50 266.25	en liq. : 266.25 au 15, 267.50	251	165 165.50 166 25 166.50	211 210 209	365	365 366	360 356	359 358 359.75 360 362.50 365
11	2040 2025	267.50 268.75 267.50 266.25 265 266.25	en liq. : 267.5 au 15, 267.50	251 252.50 254	166 167 168	210	365 362.50	365 362.50 360 357.50 355 352 355 350	355 356	355
12	2040 2030 2025	267.50 266.25 267.50 268.75	en liq. : 267 50 au 15, 270	254 255	167	210 211 210.25	365 366 370	360 362.50	355 352.50 355	359 355.50 355
13	2030	268.75 270 268.75	en liq. : 268.75 au 15, 268.75	254.50 255 256 257 258	170 169	210	367 365 364.75	364 365	354 353 352.50	359 358 360 352
14	2030	268.75 270 268.75 267.50	en liq. : 268.75 au 15, 270	255 256	167 168	210 211	360 365.50 362.50	363 350 360	355 353 352.50	360
15	2030 2050	270 271.25 270	en liq. : 270 au 30, 272.50	255 258	169 168.50 169.50	210 212	362.50 362	340 350	350 340 350	»

LES OBLIGATIONS A LOTS

Dans son numéro du 11 août dernier, le *Monde illustré* a consacré une série de dessins montrant les diverses opérations nécessaires pour la confection des numéros des *Obligations à lots* du Canal de Panama jusqu'à leur introduction dans l'énorme roue qui les contient tous.

Le directeur du *Monde illustré* ayant gracieusement mis ses clichés à notre disposition, nous publions aujourd'hui, en supplément, cette série de gravures qui intéressera les porteurs d'*Obligations à lots.*

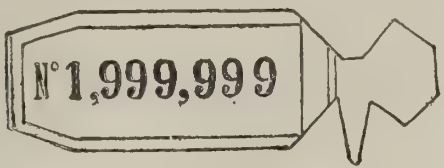


Fig. 1. — *Spécimen des numéros.*



Fig. 2. — *Numéro roulé.*

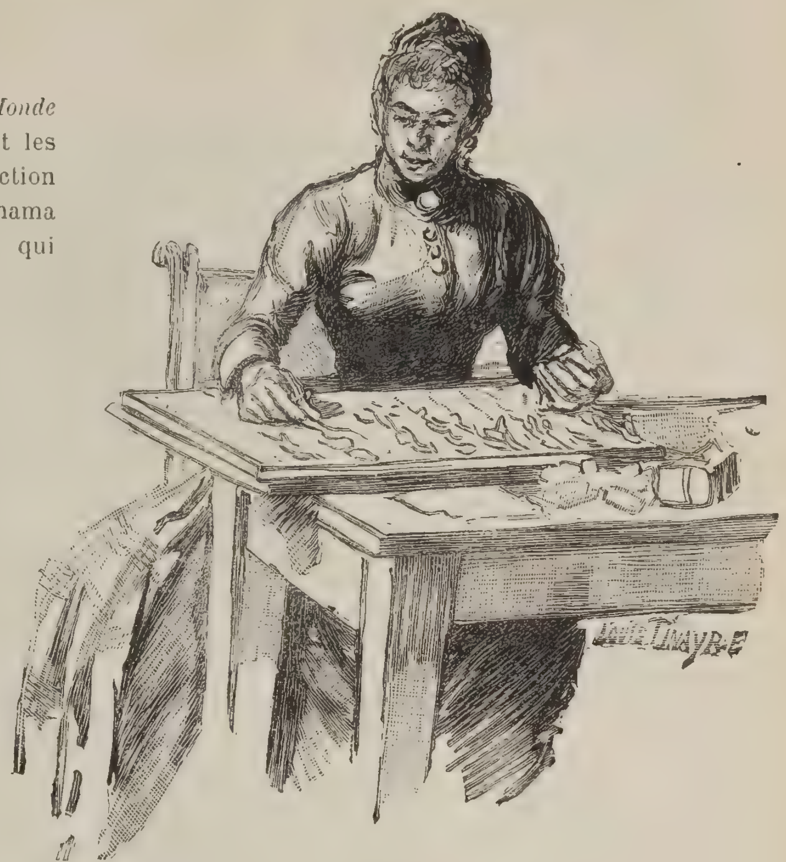


Fig. 3. — *Les numéros disposés en tablettes.*

Nous reproduisons également, ci-après, l'article qui a paru dans le *Monde illustré* pour expliquer les opérations représentées.

A l'aide de ces gravures et de l'article qui les accompagne, nos lecteurs pourront se faire une idée de l'importance des diverses manipulations auxquelles ont donné lieu la préparation et la mise en roue des deux millions de numéros qui représentent les *Obligations à lots* émises le 26 juin dernier.

Ils pourront également se rendre compte du soin minutieux qu'il a fallu apporter dans ces délicates opérations, des conditions rigoureuses de contrôle et de vérification dans lesquelles ont été effectuées toutes les phases de ce travail spécial, depuis l'assemblage et le classement des numéros jusqu'à la fermeture, par scellés, de la roue.

La reproduction que nous faisons aujourd'hui des pages du *Monde Illustré* servira, en outre, à rectifier l'impression erronée qui nous a été exprimée dans un grand nombre de lettres que les numéros sortant aux tirages seraient formés par les chiffres successivement indiqués au moyen d'une série de roues.

Chacun des numéros correspondant aux deux millions d'*Obligations à lots* a été mis dans la grande roue representée d'autre part, d'où il est séparément extrait, à son tour, à chaque tirage, suivant que le sort le favorise.



Fig. 4. — *Roulage des numéros.*

EXTRAIT DU « MONDE ILLUSTRÉ »
du 11 août 1888.

Ceux qui assisteront le 16 août prochain au premier tirage des *obligations à lots de Panama*, à Paris, et qui n'auront d'yeux que pour l'énorme roue vitrée contenant l'heureux numéro qui va, en sortant, donner 500,000 francs, un demi-million ! à son propriétaire ou même le numéro qui vaudra 100,000 francs, sans parler des autres lots, ne se douteront pas du travail que représentent cette roue et les petits rouleaux qu'elle contient.

Comme il n'existe pas encore, au monde, d'*obligations à lots* offrant des fortunes de 500,000 francs, 100,000 francs, etc., au moyen de tirages ayant lieu tous les deux mois, avec un dépôt de Rentes françaises garantissant le paiement des lots, nous avons saisi l'actualité pour donner une idée de la confection d'une roue à tirage d'obligations.

Il s'agit ici de deux millions de *petits numéros*, à plier, à rouler, après de minutieuses vérifications, de vérifications multipliées. à classer et à mettre en roue.

Voici d'abord (fig. 1) le papier portant le numéro et (fig. 2) le même papier plié avec celle qui dispose en tablettes les numéros (fig. 3), et celle qui les roule (fig. 4). Car ce sont des femmes qui exécutent ce travail de précision. Il ne faut pas moins de soixante ouvrières occupées pendant dix-huit jours pour terminer le travail des *obligations à lots de Panama*.

Les metteuses en tablettes, au nombre de dix, dont une directrice, reçoivent les numéros préalablement préparés par paquets de mille subdivisés en centaines; chaque centaine est accompagnée d'une fiche de contrôle portant le premier numéro de la série et la suit dans toutes ses phases.

Ces metteuses en tablettes fournissent chacune une moyenne journalière de 14,000 à 15,000 numéros.

Cinquante femmes, dont deux directrices, forment l'équipe du roulage. La tâche journalière de chaque ouvrière est de 25 tablettes ou 2,500 tubes au minimum ; les plus habiles roulent 30 et 32 tablettes, c'est-à-dire



Fig. 5. — *Atelier de préparation*

3,000 ou 3,200 numéros. Tout sera terminé le 10 août.

La vérification, qui suit immédiatement la mise en tablettes, est faite par un personnel de dix employés



os des Obligations à lots *de Panama.*

examinant de 12 à 13,000 numéros par jour (fig. 6), et qui procèdent à une mise en caisse spéciale des numéros roulés.

La mise en roue (fig. 7) est faite publiquement à la fin de chaque journée, en présence d'administrateurs de la Compagnie, aussitôt après que le contrôle des fiches a permis de constater que toutes les séries de numéros ont été mises en tablettes, vérifiées, roulées et mises en caisses.

Notre grand dessin (fig. 5) donne la physionomie de la salle où soixante femmes, laborieuses et consciencieuses, confectionnent tranquillement la fortune des heureux inconnus qui, le 16 août, et ensuite chaque deux mois, recevront de la bonne chance, — nous allions dire de la bonne déesse ! — qui 500,000 francs, qui 250,000 francs, qui 100,000 francs, etc...

Comme nous le disions plus haut, il nous a semblé que nous intéressions beaucoup de monde, et, d'abord, tous les possesseurs d'obligations à lots, en montrant la préparation si compliquée de ce tirage, dont le public ne se doute aucunement.

Il va sans dire que tout ce personnel est trié sur le volet, les jeunes filles employées à ce minutieux et consciencieux travail ne sont acceptées que d'après les plus sûres recommandations. En dehors des inspecteurs de la Compagnie de Panama, elles sont surveillées alternativement par deux dames directrices de l'atelier. L'une d'elles est représentée dans le dessin que nous publions.

La mise en roue des obligations nous a aussi permis de présenter cette *roue de la Fortune*, au moment où de simples mortels versent, à l'aide d'un large entonnoir, les petits papiers roulés, tombant en flots neigeux dans le grand tambour vitré, où ils tourneront, se confondront, se mêleront jusqu'au moment où ils sortiront en manne bienfaisante pour les heureux élus du sort.

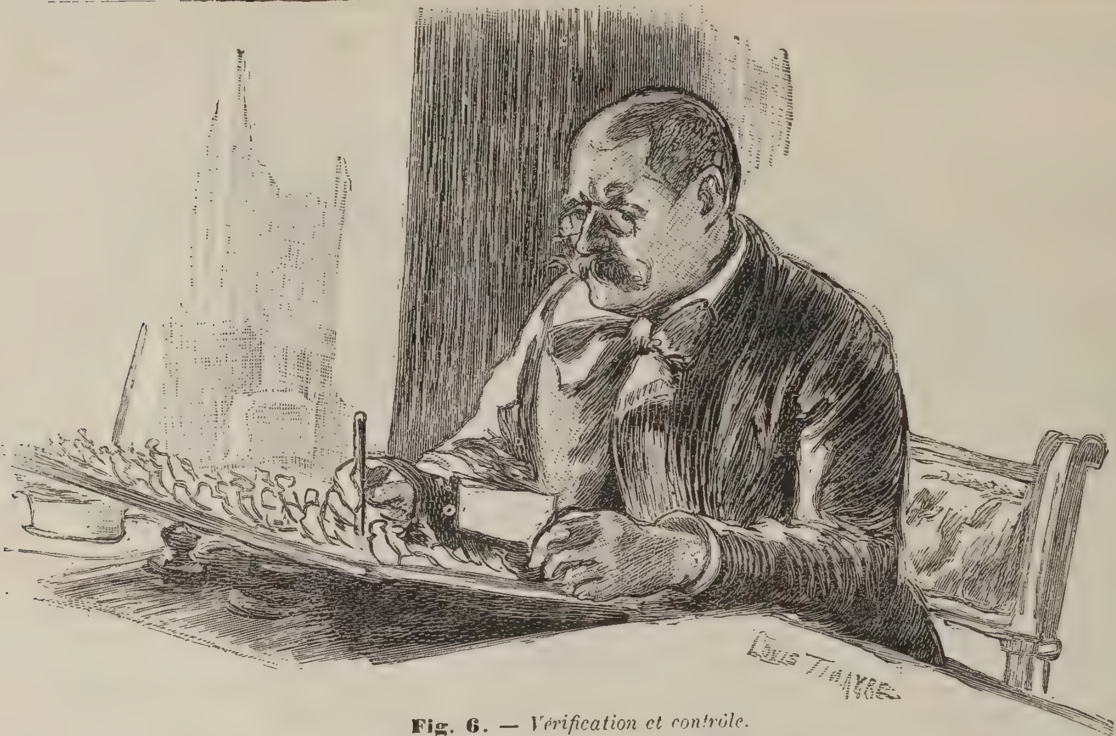


Fig. 6. — *Vérification et contrôle.*

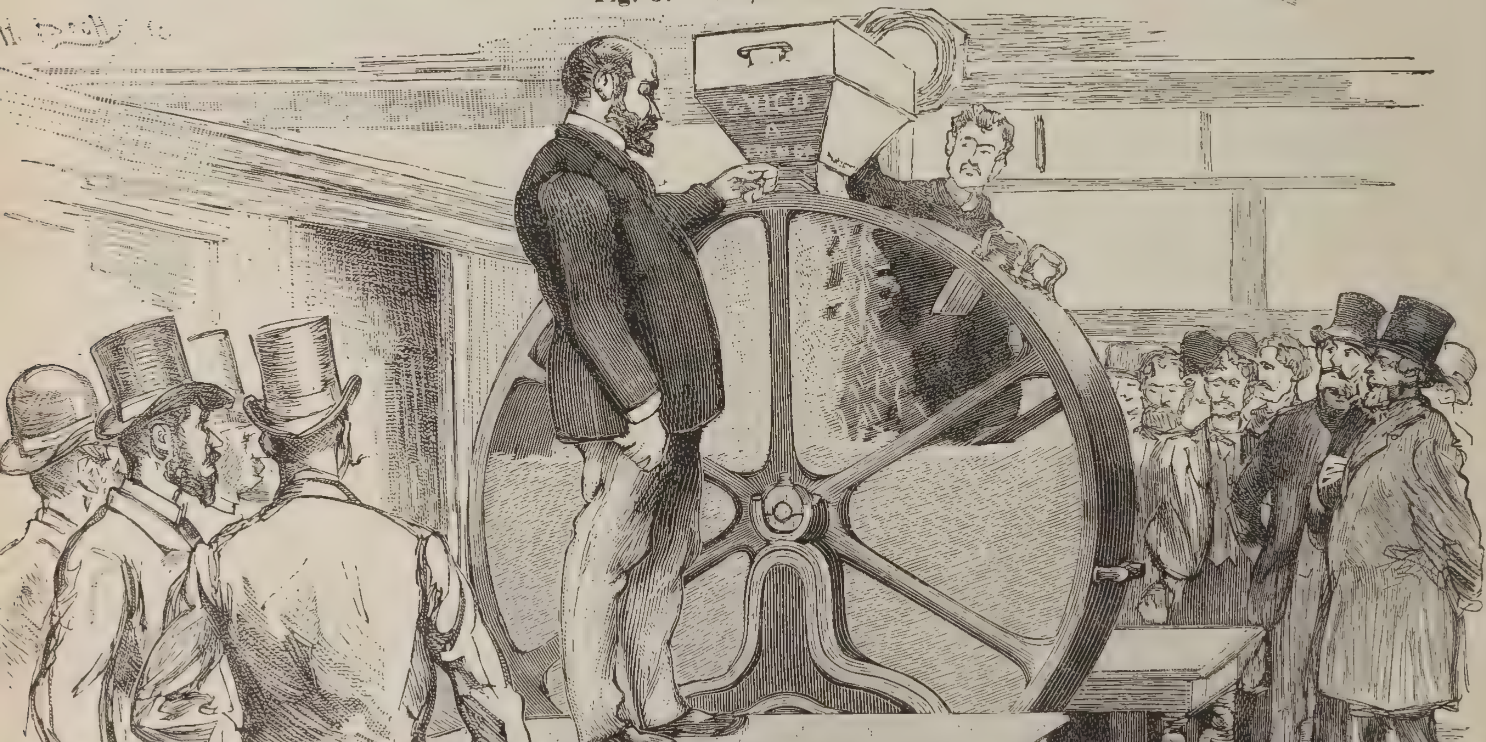


Fig. 7. — *Mise en roue des numéros des* Obligations à lots.

9e Année. — Numero 219. Mardi 2 Octobre 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS A LOTS

Avis

En présence de diverses demandes qui ont été adressées à la Compagnie du Canal de Panama par les souscripteurs de la dernière émission, la Compagnie a réuni son conseil judiciaire et lui a communiqué toutes les observations qui lui étaient faites à l'occasion du tirage du 16 août 1888.

Le Conseil judiciaire a émis l'avis que la Commission du Canal, en procédant comme elle l'avait fait le 16 août dernier, avait rempli toutes ses obligations et qu'elle avait agi dans la plénitude de son droit en faisant concourir au tirage les numéros des titres non placés; mais il a décidé en même temps, que, s'il le jugeait conforme aux intérêts de la Compagnie, le Conseil d'administration pouvait autoriser la Direction à renoncer à l'avenir aux lots qui seraient attribués par le sort à des numéros de titres non placés.

Et il a également émis l'avis que le Conseil d'administration pouvait encore, agissant dans le même esprit, autoriser la Direction à comprendre dans le premier tirage les lots attribués le 16 août, à des titres non placés.

Le Conseil d'administration, dans sa séance du 7 septembre courant, a, conformément à l'avis du conseil judiciaire, décidé :

Qu'il y avait lieu pour la Compagnie de se désintéresser absolument de tous les lots offerts au public et qu'en conséquence, à l'avenir, le bénéfice des lots sera exclusivement réservé aux titres placés ;

Qu'enfin, les sommes attribuées le 16 août dernier à des numéros d'obligations non placées, seront, pour les mêmes raisons, attribuées aux numéros d'obligations placées qui seront tirés le 15 octobre 1888 en même temps que les obligations afférentes à ce tirage.

OBLIGATIONS A LOTS

Deuxième Tirage

15 OCTOBRE 1888.

Le Conseil d'administration, dans sa séance du 7 septembre, a décidé de renoncer à l'exercice du droit de la Compagnie de participer, pour les Obligations non placées, au bénéfice des tirages des *Obligations à lots*.

A partir du tirage du 15 octobre prochain, tous les lots seront affectés aux Obligations placées, et, à ce même tirage du 15 octobre, seront ajoutés les lots échus au tirage du 16 août dernier à des Obligations restées aux mains de la Compagnie.

En conséquence, au deuxième tirage des Obligations à lots de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama, qui aura lieu le lundi 15 octobre, à trois heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, il sera extrait de la roue 97 numéros, comprenant 61 numéros du 15 octobre prochain et 36 numéros du tirage du 16 août dernier.

Les numéros correspondant à des obligations non placées seront considérés comme non sortis de la roue et y seront réintégrés en présence des obligataires.

L'obligation dont le numéro sortira le premier sera remboursable par......... **500,000** fr.

L'obligation dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par......... **250,000 fr.**

Les obligations dont les numéros sortiront les troisième et quatrième seront remboursables chacune par.................. **100,000 fr.**

Les obligations dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacune par........................ **10,000 fr.**

Les obligations dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e et 10e seront remboursables chacune par......................... **5,000 fr.**

Les obligations dont les numéros sortiront les 11e, 12e, 13e, 14e, 15e, 16e et 17e seront remboursables chacune par........... **2,000 fr.**

Les 80 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par......... **1,000 fr.**

Le paiement des lots aura lieu à partir du jeudi 15 novembre, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

LA GARANTIE
DES OBLIGATIONS A LOTS

Un certain nombre d'obligataires nous ont demandé des renseignements sur le fonctionnement de la société civile formée pour garantir le paiement de tous les lots et l'amortissement des obligations.

Cette société, constituée suivant acte passé devant Me Champetier de Ribes, notaire à Paris, le 14 juin 1888, avait à faire face, à la suite de l'émission du 26 juin dernier, au service total des lots, tel qu'il a été indiqué par le prospectus d'émission et à l'amortissement des obligations placées.

D'après les calculs dressés par les actuaires, ce service exige un capital de *cent trois millions* en chiffres ronds.

Les encaissements de la société civile s'élèvent aujourd'hui au chiffre rond de *quatre-vingt-cinq millions*.

La différence entre ce chiffre et *cent trois millions* représente les sommes dues par les souscripteurs d'obligations non libérées, qui doivent être prélevées sur chaque versement aux dates fixées par le prospectus d'émission.

La société civile a employé, à ce jour, une somme de *quatre-vingt-quatre millions six cent soixante-dix-sept mille trois cent quatre-vingt-sept* francs, dont le revenu est de *trois millions deux cent mille six cent soixante quinze* francs.

La société civile a déposé successivement, dans les caisses du Crédit foncier de France, ainsi que cela est établi par des récépissés s'échelonnant du 3 août au 10 septembre 1888, des titres de rente et des obligations garanties par l'Etat représentant un capital de *soixante dix neuf millions sept cent cinquante mille trois cent quatre vingt six* francs et un revenu de *deux millions neuf cent quatre vingt onze mille huit cent sept* francs.

Le dépôt des valeurs représentant la différence entre la somme employée et la somme déposée sera effectué aussitôt après la régularisation des achats et l'immatriculation des titres.

En outre, la Compagnie a remis à la société civile la somme nécessaire pour parfaire, la différence entre le revenu de 3,200,675 francs représentant la somme des capitaux employés et la somme de 3,390,000 francs à laquelle s'élèvent les charges annuelles du paiement des lots, jusqu'à la constitution intégrale du capital de garantie.

Cette constitution sera très prochainemen réalisée par suite des libérations et des versements sur les titres non libérés.

MM. FERDINAND ET CH.-A. DE LESSEPS
A Périgueux, Bergerac et Bordeaux

MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps, ayant été invités par des Comités formés d'Actionnaires et d'Obligataires de Panama, à se rendre à Périgueux, à Bergerac et à Bordeaux pour faire des conférences sur le Canal, ont accepté ces invitations.

Voici les dépêches télégraphiques qui ont été publiées par les journaux sur le voyage :

Périgueux, le 28 septembre 1888.

Le grand mouvement qui s'est produit depuis le commencement de l'année parmi les actionnaires et les obligataires de la Compagnie de Panama vient de donner lieu ici à une imposante manifestation.

On sait que des comités s'organisent de divers côtés dans le but de concentrer tous les efforts pour obtenir la réalisation de l'entreprise.

Un des premiers groupes constitués, celui de Périgueux, avait invité MM. Ferdinand et Charles de Lesseps à apporter la bonne parole.

M. Ferdinand de Lesseps et M. Charles de Lesseps sont arrivés ici ce matin, à cinq heures.

Ils ont été reçus à la gare par une délégation de la Société de géographie commerciale, à la tête de laquelle se trouvait son président.

M. Ferdinand de Lesseps a été acclamé par la population. A trois heures, une foule énorme envahissait le théâtre, où M. Charles de Lesseps a fait une conférence très claire et très détaillée sur l'avancement des travaux du Canal.

Les renseignements qu'il a fournis ont été accueillis par des applaudissements unanimes et répétés.

La population tout entière a accompagné le Grand Français et son fils à l'hôtel de France, où un banquet réunit ce soir les membres de la Société de géographie, les principales notabilités de la ville et un grand nombre d'actionnaires.

C'est le commencement d'une manifestation nationale qui va se propager d'un bout à l'autre de la France et qui assurera définitivement le succès de l'œuvre de Ferdinand de Lesseps.

Bergerac, le 29 septembre.

M. Ferdinand de Lesseps et M. Charles de Lesseps continuent leur voyage dans le Sud-Ouest.

Partis de Périgueux à 5 heures et demie ce matin, ils sont arrivés à Bergerac à 9 heures et demie, après avoir été salués à différentes stations par les populations des localités traversées par la ligne. A la gare de Buisson-de-Caban, notamment, le maire, entouré des membres du conseil municipal, attend le Grand Français sur le

quai d'arrivée; pendant les quelques minutes d'arrêt du train, le maire lit un discours où il souhaite la bienvenue aux voyageurs, et salue en eux les grands pionniers de la civilisation française.

A la gare de Bergerac, la population entière est massée dans les salles d'attente et autour de la gare. Le maire, accompagné d'une délégation du Conseil municipal, reçoit les voyageurs et leur présente une délégation de la section locale de la Société de géographie commerciale du Sud-Ouest avec son président et le Comité des actionnaires et obligataires de Panama. Le temps est splendide, et les dames sont venues en grand nombre. Le cortège se rend au Grand-Hôtel, où un banquet réunit tous ces groupes autour des voyageurs. Au dessert, de nombreux toasts sont portés à la santé du Grand Français et de son fils; puis, un incident imprévu met à son comble l'enthousiasme que soulève la présence du perceur d'isthmes. A Bergerac, les voyageurs de commerce, de passage dans la ville, viennent offrir, avec l'expression de leur respect pour l'homme, et de leur admiration pour l'œuvre, un magnifique bouquet tricolore. Le soir, conférence au théâtre, par M. Charles de Lesseps, sous la présidence du Grand Français, et soirée chez le président de la Société de géographie commerciale.

Bergerac, 30 septembre.

Hier soir, à huit heures, a eu lieu au théâtre, en présence d'une affluence énorme, la conférence de M. Charles de Lesseps. M. Ferdinand de Lesseps présidait.

Après un petit discours du Grand Français, un autre discours du Président de la section de géographie commerciale et un compliment en vers fort bien tourné par un poète du cru. M. Charles de Lesseps a développé non moins nettement que la veille à Périgueux, l'historique du travail gigantesque qui a été accompli dans l'isthme de Panama depuis le commencement de l'année 1881.

Plusieurs points principaux ont paru frapper plus spécialement l'auditoire et produire une excellente impression.

D'abord la comparaison entre le travail fait pendant les sept premières années d'exécution et les sept derniers mois, comparaison rendue plus claire et plus précise encore par la vue d'une carte représentant graphiquement les sommes de travail exécutées pendant les deux périodes, la seconde ressortant ainsi dans une proportion égale à la moitié de la première et justifiant ce qui a été dit, depuis le commencement de l'année, relativement à l'avancement rapide du percement de l'isthme, et assurant définitivement l'achèvement des travaux pour le milieu de l'année 1890.

Une autre partie de la conférence a porté sur la question du versement effectué en garantie des lots et de la reconstitution des capitaux.

M. Charles de Lesseps, abordant très franchemement ce point spécial, n'a pas voulu laisser subsister le moindre doute dans l'esprit des intéressés. Il a exposé ainsi qu'il eût fallu constituer un capital de garantie de 120 millions, si toutes les Obligations à Lots avaient été placées, mais que la somme nécessaire au complet fonctionnement de la combinaison se trouvait réduite à 103 millions correspondant au chiffre des obligations actuellement placées; sur cette somme, 85 millions donnant un revenu de trois millions deux cent mille francs, sont versés dans la caisse de la Société civile; il reste par conséquent, 18 millions à verser en prélevant un sixième sur les versements successifs des Obligations à Lots souscrites. Plusieurs autres explications intéressantes ont été données, notamment celle relative à la transformation des traités des entrepreneurs à la suite de la décision prise de substituer le Canal à écluses au Canal à niveau. Cette transformation s'est opérée sans indemnité et sans difficulté d'aucune sorte.

Enfin, faisant allusion aux attaques dont la Compagnie était l'objet, il n'a pas eu de peine à mettre à jour les procédés des spéculateurs, dont il a fort spirituellement tourné l'attitude en dérision en disant qu'il se refusait à croire que des gens fussent disposés à prendre ainsi la défense des capitalistes dans un but désintéressé et jouant aussi bénévolement le rôle de Saint-Vincent-de-Paul financier. Cette boutade a soulevé l'hilarité générale, et la conférence s'est terminée par une ovation dans laquelle le public a mêlé le nom du Grand Français à celui de son collaborateur. Après la conférence, M. le président de la Société commerciale de géographie a reçu les voyageurs à l'hôtel de la sous-préfecture, et la soirée s'est terminée ainsi au milieu d'une fête charmante, où toute la ville de Bergerac était représentée.

A l'heure où nous mettons sous presse, le télégramme rendant compte de la conférence de Bordeaux n'est pas encore parvenu.

L'UNION DES ACTIONNAIRES
Et Obligataires de Panama.

Le dernier numéro du *Bulletin* a annoncé la création, par un certain nombre d'intéressés, de l'*Union des actionnaires et obligataires de Panama* et en a défini le rôle.

D'après une communication qui a été adressée à la Compagnie par l'*Union*, 172 Comités composés d'actionnaires et d'obligataires se sont déjà formés en province, à son instigation, et sont en correspondance suivie avec elle.

L'*Union des actionnaires et obligataires de Panama* a adressé la lettre suivante à M. Ferdinand de Lesseps:

Monsieur le Président-Directeur,

Lors de la dernière Assemblée, vous avez dit dans votre rapport: « Vous êtes 600,000; que chacun de vous prenne ou fasse prendre deux obligations et le Canal est fait. »

Cette proposition a été saluée par les acclamations de tous les Actionnaires présents.

C'est la réalisation de cette idée qui nous a conduits à fonder à Paris l'Union des Actionnaires et Obligataires de Panama.

De tous côtés les adhésions arrivent; chaque localité aura bientôt son Comité et nous verrons alors à mettre en pratique l'idée si vraie que vous avez émise le 1er août.

Nous savons, Monsieur le Président, que vous avez toujours désiré que les intéressés soient au courant des progrès de votre entreprise; de toutes parts, il nous est demandé un exposé *succinct et parlant* de la situation actuelle des travaux; nous avons l'honneur de vous prier de vouloir bien nous faire parvenir ce travail.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments respectueux et dévoués.

Pour le Comité,
P. CLOGENSON.

M. Ferdinand de Lesseps a répondu:

A Messieurs de l'Union des Actionnaires et Obligataires de Panama.

MESSIEURS,

L'initiative que vous avez prise ne peut être que féconde en résultats.

Je vous adresse un résumé « succinct et parlant » de l'état actuel des travaux; tous seront à même de le comprendre.

Vous y constaterez, malgré les assertions d'adversaires toujours acharnés, que votre œuvre s'avance à grands pas vers son achèvement.

Par le travail exécuté depuis le 1er janvier 1888, vous serez à même, Messieurs, de vous rendre compte de la valeur de nos prévisions.

Je vous remercie de l'effort que vous voulez tenter : restez unis et, avec la force que vous représentez, le sang-froid que vous avez toujours montré, nous arriverons au but que nous poursuivons ensemble.

Recevez, Messieurs, l'expression de mes sentiments entièrement dévoués.

F. DE LESSEPS.

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur le document que l'*Union* se propose de faire parvenir à tous les intéressés dans l'œuvre du Canal interocéanique. Les porteurs de titres de Panama qui ne l'auraient pas reçu pourront en faire la demande au siège de l'*Union*, 50, boulevard Haussmann.

LES TRAVAUX

Mois de Juillet 1888.

Nous constatons que dans la première partie du Canal, comprise entre les kilomètres 0 et 22,514, en aval de la première écluse, du côté de l'Atlantique, les deux entreprises *American Contracting and Dredging C°* et *Jacob* ont poursuivi l'approfondissement du Canal. — Nous avons à diverses reprises exposé la marche de ces travaux et donné l'état détaillé de l'important matériel mis en œuvre. Il comprend notamment sept grandes dragues sur le Canal maritime et trois autres sur les dérivations du Chagres voisines du tracé limité comme il a été dit plus haut. Ces travaux ont été souvent décrits, mais il est fort intéressant de déterminer la date approximative de leur achèvement total. — Pour le Canal, cette date est très rapprochée et il y a lieu de dire que, vers la fin de l'année, le Canal sera achevé jusqu'auprès de l'écluse n° 1.

Sur un seul point, on pouvait craindre que la nature du terrain, formé de roche assez dure, ne vînt à retarder l'approfondissement jusqu'à la cote définitive : c'est aux buttes du Mindi, qui se trouvent situées entre les kilomètres 4 et 5 du Canal. Nous avons eu l'occasion de parler déjà des dragages entrepris sur ces chantiers et conduits avec succès, malgré la nature rocheuse des déblais.

Rappelons qu'au-dessus du niveau de la mer, les terrassements, au Mindi, furent exécutés à sec. — Pour l'attaque jusqu'à 9 mètres au-dessous du niveau de la mer, il fallait, ou travailler dans une fouille maintenue à sec à l'aide d'épuisements, ou enlever le rocher sous l'eau au moyen de dragues. C'est à cette dernière méthode que l'on s'est arrêté. Mais pour cela, il fallait, artificiellement, réduire le rocher à un état de division tel que le mode d'exécution adopté assurât l'exploitation économique et régulière des chantiers.

Nous croyons intéressant de montrer à l'aide de quels procédés l'entrepreneur est parvenu à rendre dragables des terrains qui, à cause même de leur consistance, ne paraissaient pas se prêter à l'extraction par des dragues et, comment les terrains rencontrés ont été préparés pour permettre leur enlèvement par les godets des dragues, dans les conditions ordinaires de ce mode de travail.

Que le travail d'extraction du rocher s'exécute à sec ou sous l'eau, c'est par des sautages, c'est par l'emploi de mines plus ou moins puissantes, qu'on réduit la matière à un état de division tel que sa fouille et son transport soient rendus faciles. Il s'agissait, au Mindi en particulier, de « préparer » le terrain rocheux, de réduire sa résistance à l'attaque des appareils mécaniques de dragages.

Il fallait donc un appareil pour préparer sous l'eau les trous de mines et pour assurer la mise en place et l'action des explosifs. On devait arriver ainsi à réduire le rocher en fragments assez petits pour qu'ils puissent être enlevés par les godets des dragues.

L'appareil dont il s'agit est formé par un radeau qui se compose d'abord d'un châssis en bois ayant la forme d'un rectangle de 25 mètres de longueur sur 14 mètres de largeur.

Ce châssis est maintenu rigide par un entretoisement solide fait au moyen de moises transversales et longitudinales. Il est soutenu sur l'eau par quarante-huit flotteurs analogues à ceux qui servent à supporter des tuyaux de conduite placés sur l'eau pour le transport des déblais, par exemple.

Le châssis défini ci-dessus est recouvert d'un plancher dans lequel on a ménagé des trous en forme de carré de vingt centimètres de côté, espacés les uns des autres, d'axe en axe, de 2m 50, et destinés au passage des barres à mines. Les dimensions du radeau et la disposition des trous permettent de miner toute la largeur du plafond du Canal.

Il n'est personne qui n'ait vu une barre à mine. On se rend facilement compte de la difficulté de manier ce lourd instrument, surtout lorsqu'il est fabriqué pour obtenir un trou descendant jusqu'à 9 mètres au-dessous du niveau de la mer. Aussi, pour éviter une trop grande fatigue aux mineurs, et pour rendre leur travail plus productif, on a remplacé la barre à mine ordinaire, en fer ou acier plein, par des tuyaux en fer de 35 millimètres de diamètre extérieur et de 5 mètres de longueur, pouvant se relier bout à bout, comme dans une conduite d'eau, au moyen d'un écrou, et l'on a armé ces tronçons de trépans en acier. On a ainsi obtenu des barres à mines dont on peut augmenter ou diminuer la longueur à volonté.

Pour maintenir les barres dans la position verticale, on a élevé sur le châssis une superstructure formant une espèce de toit en treillis, dans les mailles duquel on fait passer les barres à mines qui sont ainsi guidées.

Il fallait éviter de « perdre » le trou quand on sort la barre à mine ou que l'on met la charge d'explosifs.

Pour cela, on se sert d'un tuyau en fer de huit à dix centimètres de diamètre qui repose sur le sol à miner et qui est maintenu à sa partie supérieure dans l'orifice du trou ménagé dans le plancher du châssis ou radeau. Ce tuyau sert en même temps à guider la barre à mine. Il en évite les déplacements et les déformations. On le retire, quand le trou est chargé, au moyen d'un palan fixé sur une poutre de la superstructure.

La charge se fait à l'intérieur du tuyau-guide et de défense dont nous venons de parler à l'aide d'un tuyau spécial de six centimètres de diamètre intérieur.

Les différentes charges sont reliées par des fils qui communiquent avec un appareil électrique. On fait sauter de la sorte 35 à 40 mines à la fois.

Pour l'exécution des trous de mines, le radeau est maintenu rigide par quatre ancres fixées dans les berges du Canal. On ride les chaînes au moyen de quatre petits treuils à main.

Au moment de l'explosion, on déplace l'appareil à une distance convenable, puis on le remet en place pour une nouvelle opération.

Cet appareil, très simple, a donné d'excellents résultats. Il assurera à bref délai et à toute profondeur l'ouverture des buttes rocheuses du Mindi.

Entre les kilom. 22,514 et 46, c'est-à-dire de la 1re à la 4e écluse, les terrassements à sec peuvent être considérés comme à peu près terminés. Des travaux de dragages restent presque seuls à faire sur le Canal maritime. Aussi, croyons-nous intéressant de donner des renseignements précis, et tout à fait récents, sur l'état de montage et de mise en œuvre du matériel de dragage réuni dans les limites sus-indiquées. On pourra constater que si des retards ont été apportés par les entrepreneurs dans le fonctionnement de leur matériel, la situation s'est améliorée de façon à permettre de fixer avec certitude l'époque de la mise en marche des dragues et de leurs appareils accessoires.

Ainsi, au kilomètre 27, une drague de 180 chevaux, terminée fin août, a commencé à travailler avec un long couloir et continuera dans quelque temps avec une pompe centrifuge. Au kilom. 29, deux dragues de 180 chevaux fonctionnent, l'une avec un appareil Vasset, l'autre avec une pompe.

Une troisième drague est sur le point d'être terminée. On rencontre ensuite deux suceuses Vernaudon au kilom. 33,500 et une autre au kilom. 34,500 où, de plus, une drague de 180 chevaux a été lancée dans les premiers jours de septembre. Au kilom. 40,600, on trouve une quatrième suceuse battant vers Colon. Au kilom. 41, une drague est entrée en ligne depuis le 5 septembre, munie d'un appareil Vasset.

Deux autres dragues font leur passe dans le fleuve Chagres pour atteindre leur front d'attaque dans le Canal maritime. Enfin, une cinquième suceuse travaille au kilom. 42,500.

La production de tous ces appareils ne peut manquer de prendre bientôt un développement notable.

Sur les chantiers de la Société de Travaux publics et Constructions, le cube mensuel prévu au contrat, à été a peu près atteint.

L'entreprise *Artigue Sonderegger et Cie* exploite méthodiquement à l'aide de 21 excavateurs en service ses nombreux chantiers de la Culebra, parmi lesquels un chantier de dragages à la cote 65 sur le versant atlantique était encore en installation au mois de juillet et doit être en marche actuellement.

Dans la dernière partie du Canal, vers l'Océan Pacifique, l'entreprise *Artigue Sonderegger et Cie* a attaqué tous les chantiers compris entre les quatre dernières écluses.

Dans la partie basse de la vallée du Rio-Grande, appelée communément le Manglar, l'entreprise *Baratoux, Letellier et Cie* fait fonctionner six dragues de 180 chevaux. Elle achève, d'autre part, l'élargissement et l'approfondissement du chenal maritime dans la rade de Panama.

Écluses.

On peut dire d'une manière générale que les travaux des fouilles des écluses marchent d'une façon satisfaisante. L'activité nécessaire règne sur tous les chantiers. De plus, et à part quelques inévitables critiques, les dispositions, variées d'ailleurs, adoptées pour l'installation des chantiers, sont bonnes.

Nous allons décrire sommairement un chantier de fouilles d'écluses. Nous choisirons par exemple le chantier de l'écluse n° 2, située près de San Pablo, dont les dispositions sont conçues de manière à assurer très rationnellement la multiplicité des attaques.

La fouille comprend trois chantiers bien distincts : les chantiers des têtes et du sas.

De ces trois chantiers, un seul, celui de la tête aval, est complètement isolé. C'est à proprement parler un puits aux vastes proportions d'où l'on extrait les déblais à l'aide de grues. Le travail marche régulièrement en raison de la bonne tenue du terrain. Mais le travail des mineurs sur ce point est extrêmement difficile à cause des dimensions réduites de la fouille. Aussi leur nombre est-il relativement considérable pour entretenir le travail de deux grues installées sur les bords de la fouille.

Le chantier de la tête amont et le chantier du sas se relient l'un à l'autre par un système de voies qui les traversent et se réunissent en une voie unique de décharge.

Les travaux de la tête amont sont les plus avancés. Le fond de l'excavation se profilant à la cote 9,20 il ne reste que 1m50 à descendre pour atteindre le seuil projeté à la cote 7,75.

Les déblais sont directement chargés sur wa-

gons qui peuvent descendre au fond de la fouille, à l'aide d'une rampe de 8 centimètres, le long de laquelle une locomotive les remorque. Cette opération hardie a donné de bons résultats.

Après l'exposé qui précède, on se rend compte qu'il faut un nombre considérable d'ouvriers répartis sur un chantier dont la longueur n'atteint pas 250 mètres. Ainsi, comme exemple, on a compté qu'il a été fait en juillet, sur les chantiers de la 2e écluse, près de 10,500 journées, ce qui donne un peu plus de 400 hommes présents par journée de travail effectif.

MOUVEMENT DU PORT DE COLON

Avril 1888.

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Vapeurs..........	32	64.685 t	23	48.637 t
Voiliers..........	24	4.945	17	1.585
Totaux....	56	69.630 t	40	50.222 t

OBLIGATIONS DE 500 FR. 3 0/0

HUITIÈME TIRAGE — 1er OCTOBRE 1888
1.199 OBLIGATIONS

Le huitième tirage des obligations 3 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le lundi 1er octobre 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 1.199 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

64.401 à	64.500	100
98.501	98.600	100
117.801	117.900	100
152.901	153.000	100
450.401	450.500	100
462.201	462.300	100
A reporter...		600
Report...		600
469.201 à	469.300	100
470.501	470.599	99
523.601	523.700	100
533.501	533.600	100
592.901	593.000	100
598.401	598.500	100
TOTAL...		1199

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du lundi 15 octobre 1888, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

Numéros des Obligations 3 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

3.001 à 3.010 — 3.016 — 3.019 à 3.022 — 3.060 — 3.061 — 3.080 — 3.081 — 94.049 à 94.053 — 106.001 à 106.032 — 106.056 — 106.061 — 106.092 à 106.096 — 106.099 — 184.026 — 184.030 — 184.055 — 184.056 — 184.079 — 184.087 à 184.089 — 184.093 — 184.094 — 184.096 à 184.098 — 187.170 à 187.173 — 187.193 — 187.194 — 187.199 — 187.200 — 264.679 à 264.696 — 264.698 — 309.101 — 309.142 — 309.169 à 309.173 — 353.408 à 353.411 — 353.421 — 353.442 — 353.456 — 353.457 — 353.467 — 353.494 — 366.701 à 366.719 — 366.722 — 366.730 — 366.731 — 366.793 à 366.798 — 417.501 à 417.504 — 417.511 à 417.518 — 437.001 — 479.263 — 551.901 à 551.912 — 579.713 à 579.714

Payement du huitième coupon.

Les porteurs d'Obligations 3 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 8 (de 7 fr. 50) échéant le 15 octobre 1888, sera payé, à partir du lundi 15 octobre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 06, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Treizième tirage.

Le treizième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le lundi 15 octobre 1888, à neuf heures du matin, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.032 obligations qui seront remboursables à dater du 15 novembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 30 septembre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 992. — Sur deux coupons n° 8 d'Obligations Nouvelles (1re série), au porteur (échéance du 15 août 1888), nos 232,658 et 232,659.

Opp. 993. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles, 3e série, n° 157 pour une.

Opp. 994. - Sur deux Obligations à Lots au porteur non libérées, nos 549,200 et 549,201.

Opp. 995. — 1° Sur trente-trois Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 16,926, 27,033, 64,113, 65,832, 67,150, 91,614, 173,911 à 173,926, 173,928 à 173,930, 216,704 à 216,710 et 331,927.

2° Sur cinq Obligations Nouvelles (2e série), au porteur, nos 130,678 à 130,682.

Opp. 996. — Sur deux Obligations à Lots, nos 542,566 et 542,567.

Opp. 997. — 1° Sur deux actions au porteur, nos 110,273 et 192,008 ;

2° Sur six Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 30,353 à 30,356, 421,796 à 421,797.

Opp. 998. — 1° Sur deux actions au porteur, nos 549,007 et 549,008 ;

2° Sur une Obligation 4 0/0 au porteur, n° 57,757.

Opp. 999. — Sur quatre coupons n° 15 d'actions au porteur (échéance du 1er juillet 1888), nos 299,668 à 299,669, 299,670, 299,671.

Opp. 1000. — Sur une Obligation 3 0/0 au porteur, n° 373,819.

Opp. 1001. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, libérées, n° 724,499 et 724,500.

Opp. 1002. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série), provisoire, n° 26,394.

Opp. 1003. — Sur une action au porteur, n° 551,766.

Opp. 1004. — 1° Sur deux Obligations Nouvelles (2e série), au porteur, nos 156,489 et 156,490.
2° Sur une Obligation Nouvelle (2e série), provisoire, au porteur, n° 85,836.
3° Sur une Obligation à Lots non libérée, au porteur, n° 193,400.

Opp. 1005. — Sur six coupons n° 8 (échéance du 1er octobre 1888) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 35,520 à 35.525.

Opp. 1006. — Sur deux Obligations à Lots non libérées au porteur, nos 109,244 et 216,482.

Opp. 1007. — Sur quatorze Obligations 3 0/0 au porteur, nos 272,002 à 272,007 et 300,001 à 300,008.

MAINLEVÉES.

Opp. 816. — Sur une action au porteur, n° 135,147.

Opp. 830. — Sur six Obligations Nouvelles, (2e série), non libérées, au porteur, nos 69,061 à 69,066.

Opp. 867. — Sur une action au porteur, n° 172,827.

Opp. 889. — 1° Sur trois actions au porteur, nos 85,136, 110,273, 192,008. 2° Sur six Obligations Nouvelles, 1re série, au porteur, nos 30,353 à 30,356, 421,796 et 421,797.

Opp. 958. — Sur deux Obligations à Lots provisoires, au porteur, non libérées, nos 111,887 et 111,888.

COURS OFFICIELS
de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Sept. 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	120 FR. PAYÉS Jouiss. 25 août 1888
17	355 354 353 354 355	»	342 342.50 341.50 341 342.50 342
18	353 353.75 353 353.75	»	342.55 343 344 344.50 345 346 345
19	353 353.25 353.25 353	»	345 345.30 345.75 346
20	350 350.25 350	»	345
21	350 351 351.50 350 349	»	343.55 343
22	350 349 349.75 350	»	345 334.50 344 345
24	349.50 349.75 350	»	344 344.50 345 344.50 344
25	350	»	345
26	350 349.50 349.25 349	»	345 345.75 346 346.25 346.50 347 346
27	350 351 352	»	346
28	351 352 351	»	346
29	350 351	»	345 346

CANAL DE PANAMA
Obligations à Lots

Tirages des années 1888 et 1889

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1888

1	lot de	500.000	Francs
1	—	250.000	—
2	lots de 100.000....	200.000	—
2	— 10.000....	20.000	—
4	— 5.000....	20.000	—
7	— 2.000....	14.000	—
80	— 1.000....	80.000	—

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1888

1	lot de...........	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1	lot de...........	250.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1	lot de	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1	lot de	250.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1	lot de	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000.....	20.000	—
2	— 5.000.....	10.000	—
5	— 2.000.....	10.000	—
50	— 1.000.....	50.000	—

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — PARI

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 17 AU 30 SEPTEMBRE 1888

DATES	PARTS	ACTIONS (500 FR.)		OBLIGATIONS			OBLIGATIONS NOUVELLES	
—	de	AU COMPTANT	A TERME	5 p. 100	3 p. 100	4 p. 100	1re SÉRIE	2e SÉRIE
Sept.	FONDATEURS	Jouiss. juillet 1888	Jouiss. juillet 1888	Jouiss. 15 juil. 88	Jouiss. 15 avr. 88	Jouiss. avril 88	Jouiss. 16 août 1888	Jouiss. 15 sept. 88
17	2047.50 2050 2047.50 2040 2030	271.25 272 50 273.75 272.50 271.25 270 268.75	en liquid : 275 au 30, 271.25	258 260	166.50 169.50 170 168.50	211 212	360	355 350
18	2020 2050 2045	268 75 267.50 268.75 270 271.25 272.50	en liquid. : ... au 30, 266.25	258 260	170 171	211.50 210 211.50 212	362.50 360 359	355 352.50 355 352.50
19	2048.75 2050	273.75 272.50 271.25	en liquid. : .. au 30, 272.50	250 259	170 171	212 212.50 213	365 362	350 352
20	20[illegible]0	270 268.75 270 271.25	en liquid. : . . au 30, 268.75	256 255 251 255	170 169 17[illegible]	211.50 212	360 356 360	350 351 352
21	2040 2025	271.25 270	en liquid. : ... au 30, 268.75	257 260 256	170 170.25 170.50 170.25	212 211	360	352 355 354
22	2030 2018.75	270 271.25 272.50 271.25 272.50 273.75	en liquid. : ... au 30, 270	256 255 254 255	170 170.25 169 170	212 211	360 358	352 351 350 351
24	2020 2030	272.50 273.75 275 276.25 277.50 278.75 280 272.50	en liquid : ... au 30, 275	256 257	170	212 211 212	360 362	352 351 35[illegible]
25	2050 2060 2075 [illegible] 2100 2110 2120 [illegible] 2130 2140 2000 [illegible] 2090	292.50 293.75 295 296.25 297.50 298.75 300 301.25 302 50 300 298 75 297 50 298.75 300 298.75 297.50 295 293.75 292.50 293 75 295	en liquid. : .. au 30, 292.50	260 262.50 265 262.50	170 169 168 170 170.50 171 170	212 213	364 365 368 365 364	355 357 359
26	2100 2090 2105 2110 2115 2120 2100	288.75 290 291.25 292.50 293.75 295 896 25 297.50 295 293.75 292.50 291 25 295 293.75 291.25 290	en liquid. : ... au 30, 291.25	265 254.75	170 171	212.50 212	362 362.50 361 360	352 355
27	2100 2115 2100 2075	292.50 293.75 291.25 290 283.75 295 292.50	en liquid. : ... au 30, 295	260 258 260	170 171	212 213	362 361 365	355 354
28	2095 2090 2075 2050	288.75 290 288.75 287.50 286.25 285 287.50	en liquid. : ... au 30, 291.25	259	170 165	212 211.75	362 363 364 362	354.50 355 352
29	2050 2075 2080	285 288.75 287.50 288.75	en liquid. : 291.25 au 15, 305	259 260	168 169	211 212	362 360	352 351

9e Année. — Numéro 220. Mardi 16 Octobre 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

**Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin**

SOMMAIRE

—

OBLIGATIONS A LOTS

DEUXIÈME TIRAGE. — 15 OCTOBRE 1888.

97 OBLIGATIONS.

Le deuxième tirage des Obligations à lots de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le lundi 15 octobre, à trois heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

Le Conseil d'administration ayant décidé, dans sa séance du 7 septembre, que le bénéfice des lots serait exclusivement réservé aux Obligations placées, il a été extrait de la roue, à ce tirage, 97 numéros, dont 61 numéros afférents au deuxième tirage, et 36 numéros du tirage du 16 août dernier, dont les lots avaient été attribués à des Obligations non placées. (*Les numéros correspondant à des Obligations non placées ont été considérés comme non sortis de la roue et y ont été réintégrés en présence des Obligataires.*)

Ces 97 numéros ont droit, suivant leur ordre de sortie, aux lots ci-après :

1er N°	262.478	500.000 fr.
2e	386.477	250.000 fr.
3e	258.836	100.000 fr.
4e	724.201	100.000 fr.
5e	181.062	10.000 fr.
6e	466.084	10.000 fr.
7e	190.356	5.000 fr.
8e	45.027	5.000 fr.
9e	69.025	5.000 fr.
10e	123.528	5.000 fr.
11e	453.387	2.000 fr.
12e	203.293	2.000 fr.
13e	16.763	2.000 fr.
14e	626.752	2.000 fr.
15e	442.523	2.000 fr.
16e	264.806	2.000 fr.
17e	501.545	2.000 fr.

Les 80 numéros suivants sont remboursables chacun par **1,000** *francs :*

6.327	222.491	375.824	546.658	723.646
25.238	224.839	375.868	548.051	731.965
29.083	235.518	385.477	554.867	734.048
32.771	285.916	386.395	558.468	751.806
53.652	288.477	399.635	562.633	752.856
64.323	297.992	409.237	566.002	760.801
116.585	301.047	415.554	566.063	764.095
138.898	309.593	418.082	587.648	770.313
141.056	323.350	421.903	594.474	786.757
142.875	332.585	424.409	594.802	798.910
179.816	336.278	454.873	677.067	803.016
184.903	358.281	468.926	681.765	814.805
189.145	358.752	512.820	686.173	820.118
191.555	363.421	526.359	690.972	821.073
197.164	364.399	528.484	706.404	826.122
219.528	374.278	536.659	710.900	828.767

Le paiement des lots aura lieu à partir du jeudi 15 novembre, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduc-

tion de la taxe mentionnée à l'art 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

Au début de l'opération qui a eu lieu le 15 octobre, la Compagnie a fait connaître que moyennant un escompte, calculé sur le pied de 3 0/0 l'an, le paiement des lots serait fait à ses caisses ou chez ses correspondants à l'expiration du court délai nécessaire pour la vérification des titres.

VOYAGE DE MM. DE LESSEPS

Nous résumons ci-après les dépêches publiées dans les journaux sur le voyage de MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps à Roubaix, Mantes, Tours, Blois, Chartres, Sens et Versailles.

Roubaix. — MM. de Lesseps sont arrivés dans cette ville le 5 octobre. Sur la demande du Comité composé d'actionnaires et d'obligataires de Panama, ces Messieurs se sont rendus au Cercle de la ville pour y faire une conférence.

Après une allocution prononcée par M. Ferdinand de Lesseps, M. Charles de Lesseps a entretenu l'auditoire de l'état actuel de l'entreprise de Panama. Cette conférence a été chaudement applaudie et l'assistance a déclaré, par un vote unanime, « qu'elle s'efforcerait de contribuer par tous les moyens en son pouvoir à l'achèvement de l'œuvre ».

Au départ de Roubaix, MM. de Lesseps ont reçu de vives et chaleureuses marques de sympathie de la part des porteurs de titres de la région.

Mantes. — Invités par le Comité de Mantes, MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps, à peine de retour de Roubaix, ont accepté l'appel qui leur était fait. La conférence a eu lieu au théâtre de la ville, le 6 au soir. M. Hève, ancien député, maire de Mantes, qui présidait la réunion, a prononcé au début de la séance une allocution dans laquelle il a insisté sur l'importance de l'entreprise patriotique dans laquelle l'épargne de la France entière est engagée.

Dans les explications qu'il a fournies, M. Charles-A. de Lesseps a particulièrement insisté sur le dépôt des fonds destinés à garantir le paiement des lots et le remboursement de toutes les *Obligations à Lots*.

Blois. — MM. de Lesseps sont arrivés à Blois le 7 octobre. Ils y ont reçu un accueil des plus chaleureux. Le Comité des actionnaires et obligataires de Panama, composé de magistrats, de notables commerçants et de propriétaires de Blois, attendait MM. de Lesseps à la gare.

La conférence a eu lieu au théâtre, au milieu d'une nombreuse assistance.

Sur la proposition du baron Hamelin, qui présidait, la réunion a décidé à l'unanimité « qu'elle continuerait, grâce à une active propagande, à faciliter le placement des titres du dernier emprunt des Obligations à lots. A la sortie de la conférence, nombre de personnes ont fait remettre à MM. de Lesseps des listes comprenant d'importantes souscriptions ».

Un banquet de quarante couverts a eu lieu chez M. Blanchon, banquier à Blois. Plusieurs toasts ont été portés à M. Ferdinand de Lesseps, et au vice-président de la Compagnie, M. Charles de Lesseps.

La réception qui a suivi a été fort brillante.

Tours. — Partis de Blois, le 8 octobre, dans la matinée, le Président-directeur des compagnies de Suez et de Panama et son fils sont arrivés à Tours à 2 h. 1/2. Ils étaient attendus à la gare par une délégation de la Société de géographie et de la Chambre de commerce. Le préfet et le maire étaient représentés. La sortie de la gare a donné lieu à une véritable manifestation; plus de 3,000 personnes ont acclamé MM. de Lesseps.

Après un banquet organisé par la Société de géographie où l'on remarquait MM. Belle, député, Le Mallier, préfet, et les présidents des Tribunaux civils et de commerce, de la Chambre de commerce, MM. Ferdinand et Charles de Lesseps se sont rendus au Cirque. M. Charles-A. de Lesseps a exposé, devant un auditoire considérable, les avantages qui résulteront du percement du Canal.

On remarquait dans l'assistance toutes les notabilités commerciales, l'évêque et un grand nombre d'officiers.

Après la conférence, la Chambre de commerce a offert un punch à MM. de Lesseps dans les salons du palais du commerce qu'elle inaugurait. Dans une allocution très applaudie, M. Lesourd, président de la Chambre de commerce, a dit qu'il appartenait aux représentants du commerce et de l'industrie de Tours de soutenir l'œuvre patriotique de M. Ferdinand de Lesseps et d'assurer la fécondité de ses efforts.

Chartres. — Le comité formé à Chartres par les porteurs de titres de Panama a reçu MM. de Lesseps à leur arrivée dans cette ville, le 10 octobre.

Plus de 1,200 personnes assistaient à la conférence faite par M. Charles de Lesseps au théâtre. On remarquait sur l'estrade : MM. Maunoury, Noël Parfait, députés; Desprez, préfet d'Eure-et-Loir et les principales notabilités de la ville.

A six heures a eu lieu un banquet de 150 couverts.

Sens. — Le 13 octobre, MM. de Lesseps se sont rendus à Sens. La salle du théâtre où a eu lieu la conférence était pleine. Les explications fournies par M. Charles de Lesseps ont produit une excellente impression. Le comité des actionnaires et obligataires de Panama formé dans cette ville a recueilli, « séance tenante, de nombreuses souscriptions pour contribuer au placement du solde des Obligations à Lots ».

Un grand banquet a été offert à MM. de Lesseps par les notabilités de la ville et du département sous la présidence du maire de Sens.

Parmi les allocutions qui ont été prononcées, nous citerons celle de M. Guichard, sénateur de l'Yonne, qui a rappelé les luttes inouïes que M. Ferdinand de Lesseps a eu à supporter pour mener à bien l'entreprise du Canal de Suez et dont il a été le témoin. Il a exprimé la certitude « qu'un nouveau triomphe à Panama couronne-« rait la carrière si bien remplie déjà de M. de « Lesseps ».

Versailles. — MM. de Lesseps sont venus à Versailles le 14 octobre. Plus de 1,500 personnes ont assisté à la conférence faite par M. Charles de Lesseps au théâtre des Variétés. M. Lenoir, adjoint, présidait la réunion.

A la sortie, MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps ont été « acclamés » par la foule qui se pressait aux abords du théâtre.

L'UNION DES ACTIONNAIRES

Et Obligataires de Panama.

D'après une communication qui a été adressée à la Compagnie par l'*Union des actionnaires et obligataires de Panama,* le nombre des Comités formés en province par les porteurs de titres de Panama, et qui sont en correspondance suivie avec elle, dépasse trois cents.

LE COMMERCE DE LA Nlle-ZÉLANDE

Depuis quelques années, le commerce de la Nouvelle-Zélande, atteint par la crise intense qui a sévi généralement dans tous les pays du globe, a traversé une période de dépression, laquelle semble, toutefois, avoir touché son terme. Car si, en 1887, le total des échanges (327,792,100 fr.) est légèrement inférieur à celui de 1886 (336,045,100 fr.), cela tient à l'abaissement de la valeur des marchandises et non à la diminution des quantités importées ou exportées.

Le vice-consul de France à Wellington signale ce fait dans un rapport adressé au ministre des affaires étrangères :

En effet, dit M. Jouffroy d'Abbans, pour tous les articles métallurgiques, pour le thé, le sucre, les chandelles et autres articles, les prix actuels sont de 20 à 30 p. 100 inférieurs aux prix de 1883.

Il en est des exportations comme des importations. La baisse des prix, pour les articles exportés, est la principale cause de l'écart considérable entre les totaux de 1883 et de 1887. Si l'on prend, par exemple, le principal élément des exportations, la laine, et si l'on calcule sur une année se terminant au 30 septembre afin d'avoir la meilleure période de comparaison par campagnes de laines, voici quels sont, en poids et en valeurs, ces chargements expédiés des ports néo-zélandais pour chacune des campagnes 1882-1883, 1886-1887 :

	kilogr.	francs.
1882-83	32.616.700	81.694.950
1886-87	43.545.000	90.105.450

Ainsi, l'augmentation en valeur pour 1886-87 n'est que de 10 0/0, alors que l'augmentation en poids est de 33 0/0.

En total, les exportations de la Nouvelle-Zélande en 1887 se sont élevées à 171,654,225 fr., contre 166,819,775 fr. en 1886, faisant ressortir une augmentation de 4,834,450 fr.

Deux articles néo-zélandais accusent une progression constante et marquée : les viandes congelées, dont l'exportation a passé de 2,958,200 francs en 1883 à 11,396,750 fr. en 1887, et les fromages, dont les envois en Europe sont supérieurs de 15,516,350 fr. à l'importation.

La plus grande partie des échanges s'effectue par les quatre ports principaux de la Nouvelle-Zélande, Dunedin, Lyttelton, Auckland et Wellington.

Les importations se répartissent ainsi parmi les pays d'Europe et l'Amérique :

	1886	1887
	Francs	Francs
Royaume-Uni	112.027.525	104.337.425
Allemagne	1.113.725	1.713.300
France	371.150	549.850
Canada	57.775	33.950
Etats-Unis { Est	7.614.275	6.584.425
Etats-Unis { Ouest	818.775	883.975
Totaux	122.003.225	114.102.925

Les exportations pour les mêmes pays sont les suivantes :

	1886	1887
	Francs	Francs
Royaume-Uni	114.685.850	121.185.325
Allemagne	»	70.625
France	»	»
Canada	»	»
Etats-Unis { Est	4.173.150	6.034.700
Etats-Unis { Ouest ...	2.011.850	4.202.300
Totaux	120.870.850	131.492.950

La part du Royaume-Uni dans les importations néo-zélandaises est de 67 0/0 ; les exportations à destination de la Grande-Bretagne représentent 69 0/0 du total.

En ce qui concerne les relations avec la France, M. Jouffroy d'Abbans s'exprime ainsi :

Le commerce direct de la France avec la colonie ne représente qu'une valeur de 550,000 francs aux importations, sans rien aux exportations, d'après les statistiques. Mais la plus grande partie des marchandises françaises destinées à ce marché prennent la voie de Londres où elles sont embarquées comme provenances britanniques. C'est le cas le plus fréquent pour les vins, eaux-de-vie, huiles, conserves alimentaires, modes, tissus, articles de Paris.

De même, les commandes directes, en laines, du commerce français, étant obligées de prendre la voie de l'Australie ou de l'Angleterre, à défaut de service de navigation directe, figurent aux exportations comme destinations britannique ou australienne.

La Nouvelle-Zélande, comme l'Australie, ne pourra donner à son commerce et à son industrie tout le développement devant résulter des progrès de la colonisation et de l'émigration que lorsque les itinéraires des lignes maritimes seront abrégés.

L'ouverture du Canal de Panama répondra à ce besoin et mettra ces colonies en rapports directs et fréquents avec des pays qui leur sont actuellement fermés.

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Février 1888

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations faites durant le mois de février 1888 :

STATIONS	TEMPÉRATURE			ÉTAT hygrométrique moyen.	PLUIE	
	ABSOLUE		MOYENNE des minima et maxima moyens.		Hauteur en millimèt.	NOMBRE de jours.
	minim.	maxim.				
Colon ...	20°8	30°2	26°3	75 4	39m/m8	9
Gamboa.	18 0	32 6	26 7	71 0	21 5	4
Naos	21 4	30 2	26 0	75 7	» »	»
Totaux.	60 2	93 0	79 0	222 1	61 3	13
Moyennes	20 1	31 0	26 3	74 0	20 4	4

Par rapport au mois de janvier la température a un peu baissé, surtout à Colon où la moyenne à diminué de 0°7, ce qui peut tenir à la force du vent et au refroidissement de l'eau de la mer.

A Colon la température moyenne de l'eau de mer a baissé de 30°,2 à 28°,6. Elle a continué à baisser à Naos, où elle est de 25° en février. C'est ordinairement dans le courant dudit mois que se présente le minimum de cette température.

L'humidité a encore diminué par rapport à janvier. Ce résultat est conforme au régime normal de la saison sèche. Il semble que pendant cette saison l'état hygrométrique soit moins élevé à Gamboa que sur les côtes, ce qui s'expliquerait par un certain éloignement de la mer. La quantité de pluie tombée dans l'isthme ne dépasse pas en moyenne 20mm,4 par station durant le mois de février. C'est presque insignifiant.

Le niveau du Chagres a baissé lentement et avec régularité pendant tous le mois ; la descente a atteint en totalité 0m19.

L'alizé a soufflé très souvent du Nord à Colon, mais la direction nord-ouest s'est présentée quelquefois. A Gamboa il a soufflé également du nord et avec beaucoup de force, en affectant cependant au milieu de la journée les directions nord-est et nord-ouest ; les calmes pendant la nuit sont toujours fréquents dans cette station. A Naos l'alizé a soufflé souvent du nord-ouest, et quelquefois du Nord.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 14	0m 30	0m 40
Naos	—0 28	5 50	5 70

Ces mouvements ne présentent rien de particulier. Ils ont eu lieu, à Naos, le 29 février, soit deux jours après la pleine lune du 27.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

TREIZIÈME TIRAGE. — 15 OCTOBRE 1888
1,032 OBLIGATIONS

Le treizième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le lundi 15 octobre 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,032 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

32	19.664	47.436	69.838	89.460
346	21.954	48.646	70.105	89.929
373	21.995	48.927	70.296	90.956
527	23.471	49.281	71.110	91.943
532	23.497	49.401	71.738	92.401
728	23.655	50.419	72.000	94.118
1.298	23.686	51.180	72.446	94.841
1.492	24.966	52.012	72.487	94.873
1.511	25.605	52.274	73.023	95.978
1.904	26.191	52.784	73.434	96.021
2.093	26.273	53.655	73.942	96.473
2.445	28.105	53.426	74.386	97.307
2.940	28.250	53.739	74.510	97.680
3.130	28.632	53.741	74.871	97.939
3.762	28.682	53.980	75 255	97.978
3.953	28.716	54.144	75.901	98.270
4.140	29 984	54.457	76.064	98.698
4.372	31.890	54.710	76.085	99.007
4.638	32.014	54.920	77.084	99.639
4.784	32.121	55.639	77.419	99.823
5.120	32.697	56.029	77.966	99.883
6.085	32.894	56.074	79.830	101.220
7.188	33.773	56.256	79.948	101.327
7.262	33.839	56.473	80.125	102.114
7.669	33.848	56.577	80.153	102.394
7.730	34.707	56.716	80.343	103.074
8.499	35.156	57.025	80.558	104.136
9.489	35.269	57.752	80.902	104.166
9.597	35.708	58.586	81.086	104.983
10.289	35.925	58.803	81.360	105.781
11.316	36.992	59.832	81.958	106.315
12.039	37.093	60.290	82.154	106.419
12.395	38.271	61.593	82.313	106.959
12.605	39.566	62.587	82.455	107.693
13.070	39.569	63.412	82.881	108.425
13.080	39.678	63.457	83.317	108.722
14.011	40.171	63.585	84.170	109.226
14.332	41.750	63.974	84.274	109.337
14.663	42.507	64.690	84.462	109.341
14.835	43.119	64.698	85.055	109.867
15.194	43.186	65.709	85.562	111.381
15.457	43.549	66.606	86.107	111.660
16.360	44.534	66.737	86.423	112.320
16.411	45.828	67.537	86.499	112.325
16.664	46.113	67.683	87.435	112.434
16.803	46.761	67.738	88.095	113.278
17.529	47.024	67.744	88.392	113.348
18.844	47.143	68.228	88.429	113.571
18.891	47.319	69.420	88.730	114.550

114.599	141.459	169.787	197.764	231.051	255.452	279.058	305.596	335.250	365.950
115.064	142.076	170.944	197.884	231.823	255.583	279.269	305.633	335.253	366.630
116.032	143.065	171.273	198.639	232.081	256.812	279.460	306.158	335.641	367.250
116.048	144.159	171.689	199.071	232.137	256.828	279.892	306.601	336.087	367.290
116.242	144.368	172.040	199.210	232.925	257.285	279.930	306.761	336.548	368.121
116.647	144.371	172.153	199.997	233.699	257.495	280.145	307.580	337.638	368.320
116.679	144.550	172.648	201.221	234.007	257.535	280.238	307.588	338.401	368.948
116.744	144.962	172.773	201.381	234.092	257.593	280.378	308.039	338.568	369.111
117.273	145.463	172.881	201.391	235.118	258.958	280.705	308.119	338.982	369.318
117.940	147.251	173.145	201.656	235.358	259.935	281.387	309.157	339.453	369.423
118.935	147.326	173.389	203.088	235.920	260.954	282.527	310.412	339.625	369.840
119.250	147.462	173.483	203.138	236.303	261.191	282.850	310.502	339.775	369.961
119.548	147.583	175.301	203.159	236.602	261.572	283.241	310.804	340.238	370.432
120.861	148.040	175.408	203.214	236.956	261.682	283.611	311.311	340.535	372.369
121.001	148.689	175.575	203.254	237.251	263.141	283.940	311.418	340.718	372.475
121.745	149.299	176.044	204.486	237.479	263.531	286.277	311.429	340.778	372.956
121.792	149.367	176.411	204.773	237.557	263.828	286.415	312.423	341.760	374.072
121.990	150.187	177.212	204.892	237.700	264.073	287.426	313.506	341.888	374.165
122.435	150.358	177.449	205.061	238.316	264.428	288.036	313.669	342.013	374.907
122.999	150.495	177.873	205.753	238.322	264.557	288.077	313.712	342.108	375.071
123.223	151.294	178.241	206.532	238.407	264.600	288.138	315.186	342.392	375.922
123.738	152.700	178.385	206.665	238.474	265.230	289.510	315.406	342.689	376.320
123.827	153.888	178.541	206.939	238.661	265.341	289.690	316.271	343.033	376.442
124.213	154.095	179.132	207.292	239.125	265.421	289.742	317.159	343.167	376.635
124.318	154.424	179.302	207.492	239.221	265.461	289.801	317.833	344.978	376.925
124.902	154.700	179.630	207.690	239.544	265.835	291.718	318.259	346.096	377.023
124.982	156.205	179.733	207.873	240.179	266.069	292.007	318.586	346.436	377.241
125.599	156.315	179.766	208.132	241.704	266.324	292.102	319.260	346.513	377.349
125.689	156.339	179.832	208.617	241.731	266.379	292.274	319.703	347.785	377.353
127.195	156.571	181.228	211.026	242.047	266.614	292.530	319.792	348.253	377.393
128.180	156.716	181.582	211.409	242.148	267.133	292.978	320.366	348.792	378 435
128.642	157.481	132.275	212.305	243.129	267.406	293.353	320.534	348.891	379.568
128.944	158.454	182.662	214.288	243.753	268.309	293.383	320.862	349.459	379.586
129.250	158.640	183.428	214.310	243.792	270.259	294.086	320.945	349.650	380.958
129.515	159.270	183.589	214.555	244.234	270.708	294.194	321.057	350.707	381.274
130.807	159.575	183.732	214.953	244.773	270.843	294.233	321.221	350.920	381.422
131.562	159.686	184.764	215.542	245.106	271.294	294.641	321.395	351.050	381.884
131.675	160.200	185.350	217.094	245.504	271.536	294.981	322.175	352.490	381.979
132.460	160.665	186.108	217.826	245.916	272.002	295.212	322.213	353.652	383.477
132.700	160.677	186.912	218.402	246.259	272.297	295.306	322.494	353.713	383.976
133.603	160.742	187.455	218.620	246.570	272.386	296.975	322.579	353.942	384.139
133.621	160.803	188.384	218.911	246.608	272.430	297.053	322.922	354.689	384.780
134.077	160.914	188.811	219.332	247.516	272.458	297.159	323.265	355.365	384.883
134.292	161.634	190.074	219.401	247.681	272.721	297.309	324.265	355.547	386.003
134.473	161.766	190.077	219.656	247.859	272.821	297.646	325.013	355.656	386.823
134.631	162.434	190.191	221.211	248.119	272.864	298.244	325.315	355.905	387.310
134.885	162.774	190.276	221.700	248.189	273.063	298.730	325.531	357.226	387.483
135.160	162.924	191.046	222.820	248.650	273.466	299.067	325.569	358.579	388.509
136.097	163.228	191.519	222.958	249.308	273.512	299.365	326.036	358.805	389.366
136.144	163.256	192.357	224.252	251.182	273.669	299.484	326.454	359.672	389.677
136.408	163.728	192.460	224.393	251.380	274.514	299.539	327.434	359.794	390.015
137.244	164.065	192.866	225.033	251.397	274.700	299.714	327.632	359.964	390.309
137.927	164.430	193.366	225.649	251.704	275.277	301.115	327.846	360.032	391.045
138.077	164.667	193.507	225.716	251.758	275.370	301.171	328.412	360.718	391.427
138.303	164.827	194.074	226.323	252.227	275.807	302.061	329.425	361.361	391.857
138.335	164.892	194.466	226.724	252.446	275.849	302.136	329.876	361.669	393.230
138.380	164.899	194.718	227.880	252.524	276.003	302.524	330.041	361.629	393.346
138.526	165.558	194.924	228.121	252.658	276.742	302.733	331.568	362.238	393.517
138.533	166.243	195.997	228.378	252.922	276.784	302.928	331.867	362.308	393.612
138.975	166.665	196.199	228.382	254.238	277.412	303.234	332.080	362.313	394.944
140.013	167.079	196.431	228.455	255.019	277.502	303.808	332.674	363.004	395.185
140.538	167.662	196.600	228.825	255 082	277.655	303.943	333.352	363.080	396.287
141.027	168.667	196.825	228.865	255.231	278.017	384.287	333.907	363.222	396.289
141.098	169.270	196.851	229.910	255.241	278.991	305.125	334.290	364.687	396.501

396.679	407.555	420.224	431.253	447.456
396.747	408.040	420.918	431.780	447.506
397.004	408.308	420.940	432.254	447.549
397.104	408.485	421.626	432.543	447.853
397.399	408.558	421.814	432.887	447.941
397.400	408.596	421.932	433.357	448.264
397.606	409.303	422.431	433.383	449.429
397.795	409.523	423.094	433.428	449.959
397.973	409.788	423.112	433.525	450.294
398.268	410.895	423.932	433.719	452.069
398.767	410.936	424.195	433.864	452.180
399.299	411.247	424.607	433.968	453.363
399.312	411.544	424.614	434.640	454.104
399.329	411.986	424.668	434.684	455.231
399.617	412.607	424.779	435.486	455.708
399.835	412.880	425.596	437.060	456.396
400.113	413.420	425.933	437.091	456.445
401.612	413.641	426.079	437.485	456.841
401.628	413.694	426.216	438.104	456.906
402.785	413.885	426.397	438.117	457.059
402.994	414.651	427.131	439.303	457.311
403.398	414.767	428.831	439.922	457.693
404.027	414.964	428.972	440.035	457.753
404.432	415.498	429.034	440.267	457.829
404.506	417.342	429.887	440.473	457.911
405.304	417.793	430.495	441.869	457.913
405.923	418.124	430.632	442.133	458.657
406.241	418.536	430.757	442.685	
406.762	419.283	430.894	443.494	
406.961	419.712	431.048	443.881	

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du jeudi 15 novembre 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

OBLIGATIONS A LOTS

Troisième versement

Les souscripteurs des Obligations à Lots sont prévenus que le troisième versement de 60 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 5 au 10 novembre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Payement du neuvième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 9 (de 7 fr. 50) échéant le 15 novembre 1888, sera payé, à partir du jeudi 15 novembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de: 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 053, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes, et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas ;
Banque d'Escompte ;
Comptoir d'Escompte ;
Crédit Industriel et Commercial ;
Crédit Lyonnais ;
Société de Dépôts et comptes courants
Société Générale.

A NEW-YORK :

Au siège du Comité américain de la Compagnie universelle du Canal Interocéanique de Panama Mills Building, n° 15, Broad Street.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Huitième tirage.

Le huitième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 15 novembre 1888, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.006 obligations qui seront remboursables à dater du 15 décembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 octobre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 1008. — Sur deux Obligations à Lots provisoires non libérées, nos 525,442 et 525,443.

Opp. 1009. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligation 4 0/0, n° 284 pour dix obligations.

Opp. 1010. — Sur une Obligation à Lots non libérée, n° 452,355.

Opp. 1011. — 1° Sur dix actions au porteur, nos 4,079, 11,989, 11,990, 51,436, 51,437, 189,582 à 189,586.

2° Sur treize obligations 4 0/0 au porteur, nos 135,999, 375,326 à 375,337.

Opp. 1012. — Sur un certificat nominative d'actions, n° 14,169 pour quatre actions.

Opp. 1013. — Sur cinq Obligations à Lots non libérées, nos 404,607 à 404,611.

Opp. 1014. — Sur dix Obligations Nouvelles, 3e série, au porteur, n° 32,537 à 32,546.

2° Sur dix Obligations à Lots au porteur, nos 652,060 à 652,064, 659,661 à 659,665.

3° Sur dix Obligations Nouvelles, 1re série, au porteur, nos 313,731 à 313,740.

Opp. 1015. — 1° Sur deux actions au porteur, n° 578 et 579.

2° Sur une Obligation à Lots libérée au porteur, n° 73,913.

Opp. 1016. — Sur deux Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 52,701 et 52,702.

Opp. 1017. — Sur huit Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 61,410 à 61,415, 61,424 à 61,425.

Opp. 1018.— Sur deux Obligations à Lots non libérées au porteur, nos 249,917, 571,930.

Opp. 1019. — 1° Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, n° 277,301 à 277,304.

2° Sur trois Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 277,786 à 277,788.

Opp. 1020. — Sur quatre coupons n° 16 d'actions (échéance 1er janvier 1889), nos 240,838, 240,839, 240,889, 307,559.

Opp. 1021. — Sur quinze obligations 3 0/0 au porteur, nos 165,181, 197,369 à 197,373, 199,419 à 199,421, 384,923 à 384,927, 497,884.

Opp. 1022. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 1,458 pour deux.

Opp. 1023. — Sur seize actions au porteur, nos 65,967, 82,229, 147,122 à 147,124, 175,198 à 175,200, 389,052, 517,846 à 517,850, 544,764 et 544,765.

Opp. 1024. — Sur trois Obligations à Lots au porteur, nos 190,968 à 190,970.

Opp. 1025. — Sur deux Obligations à Lots au porteur non libérées, nos 455,895 et 455,896.

Opp. 1026. — Sur une Obligation à Lots non libérée au porteur, n° 125,413.

Opp. 1027. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 572,437.

Opp. 1028. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 223,689.

Opp. 1029. — Sur cinq Obligations à Lots au porteur, nos 250,965 à 250,969.

Opp. 1030. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 14,394.

Opp. 1031. -- Sur deux Obligations à Lots non libérées au porteur, nos 365,184 et 365,185.

MAINLEVÉES.

Opp. 530. — Sur douze obligations 4 0/0 au porteur, nos 49,787 à 49,798.

Opp. 727. — Sur cinq actions au porteur, nos 526,006 à 526,009, 530,888.

Opp. 923. — Sur deux coupons n° 12, obligations 5 0/0 (échéance juillet 1888), nos 216,347 et 216,348.

Opp. 945. — Sur un certificat d'inscription nominative d'action, n° 15,212 pour deux actions.

Opp. 982. — Sur une Obligation à Lots libérée au porteur, n° 722,464.

ERRATUM

Opp. 922. — *Sur cinq coupons n° 6* d'Obligations Nouvelles (1re série, échéance 15 février 1888), nos 7,504, 43,443, 43,449, 196,494, 196,497.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Oct. 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	120 FR. PAYÉS Jouiss. 25 août 1888
1.........	350 350.50 351	»	345 345.75 346
2.........	351 352.50 351 350	»	346.25 345.25 345
3.........	350 352.50 350	»	344 343 343.75 343.50
4.........	350 349 348 350	»	342.50 342 341 343 343.50
5.........	350	»	342 341 338 340
6.........	345 347.50 345	»	338 335 333 331 337.50 337 334
8.........	350 349 348 346 345	»	[illegible] 327.[illegible] [illegible] 329 330 328.75 325
9.........	330 325 320 315	»	320 319 315 317.50 310
10.........	330 325 320 317.50 330 332.50 333 331 335 337.50	»	320 324.50 325 327 328 330 332 50 334 335 338 339 340
11.........	340 341 339 342.50 343 343.75	»	340 340.50 341 341.50 342 342.25
12.........	342 343 341 340	»	340 340.25 340.75 340
13.........	340 338	»	340 340.50 340

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

Tirages des années 1888 et 1889

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1888

1	lot de...........	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1	lot de...........	250.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1	lot de	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000	20.000	—
2	— 5.000	10.000	—
5	— 2.000	10.000	—
50	— 1.000	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1	lot de	250.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1	lot de	500.000	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000.....	20.000	—
2	— 5.000.....	10.000	—
5	— 2.000.....	10.000	—
50	— 1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1889

1	lot de	250.000	Francs
1	—	100.000	—
2	— 10.000.....	20.000	—
2	— 5.000.....	10.000	—
5	— 2.000.....	10.000	—
50	— 1.000.....	50.000	—

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE, — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 13 OCTOBRE 1888

DATES — Octobre	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 16 août 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES 2e SÉRIE Jouiss. 15 sept. 88
1er	2050 2040 2025 2010 2000 2025	290 288 75 287.50 286.25 287.50 288.75	en liquid : 293.75 au 15, 290	260 259 257	170 169.75 169 168.50	200 195	360	351 350.25
2	2070 2030 2025 2020	288.75 287.50 286.25 285 283.75 282.50 281.25 280 278.75 275 272.50 270	en liquid. : 290 au 15, 286.25	260 259 258	169.50 170 169	202 200 197 196	358 360 358	354 350.25
3	2025 2020 2005 2000	277.50 276.25 275 273.75 276.25 277.50 276·25	en liquid. : ... au 15, 281.25	257 257.25	168 169 167.50 168 168.50	200 198	355 356	350 349 348 345 350
4	2020 2015 2022.50 2010	276.25 277.50 276.25 275 273.75 275 276.25 277.50 278 75	en liquid. : . . au 15, 278.75	257	167 166.50 165 168	200 202	360 358 357	345
5	2070	275 276.25 275 276.25 277.50	en liquid. : ... au 15, 273.75	257 255 258.50	166 167 168	201.50 201 200.50	357 360 358 357	350 352.50 348.50
6	2050	275 273.75 275 273.75 272.50 276.25	en liquid. : ... au 15, 275	256 255	166 166.50 165	200 199 198	357.50 357 356.50 356	345 344 340 343
8	2050 2040 2020 2010	273.75 272.50 271.25	en liquid : ... au 15, 272.50	255 256	165	201 200	355 357 353	345 340 344
9	2015 2010	272.50 273.75 271.25 270 278.75 267.50 277.25 265 263.75 262.50	en liquid. : ... au 15, 272.50	257 255	165 163	198	355 350 349	345 340
10	2015 2030 2050	267.50 268.75 270 271.25 272.50 273.75 275 277.50 278.75 280 281.25 280 277.50 278.75 280	en liquid. : ... au 15, 270	255 254 250 255	160 163 164 165	195 196 197 198	345 347 348 350	348.50 345 342.50
11	2015 2125 2015 2010	276.25 275 276.25 277.50 275 273.75 276.25 277.50 278.75 280 278.75	en liquid. : ... au 15, 278.75	250 255	165 163 164	197 196 195	357 355 352 350	345 348.50 345 349.50
12	2025 2020 2015	276.25 275 273.75 275	en liquid. : ... au 15, 277.50	251 253 254 255	163 165 167 165	195 196	351 350 351	349 348 345
13	2025 2015	273.75 272.50 273.75 275	en liquid. : 276.25 au 15, 295	255 251 254 258	163.75 163	195	356 354	340 342.50 345

9e Année. — Numéro 221. Vendredi 2 Novembre 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LES TRAVAUX

Août 1888.

Le volume des déblais restant à faire au 1er janvier 1888 pour creuser le Canal et les dérivations de la 1re division entre les kilomètres 0 et 22,514, s'élevait à 8,626,000 mètres cubes.

L'*American Contracting and Dredging Cie*, et l'entreprise *Jacob* ont enlevé dans les huit premiers mois de l'année, 4,352,933 mètres, c'est-à-dire la moitié du cube restant à faire ; il est certain, par conséquent, que le complément de l'excavation totale sera terminé à l'époque fixée.

On pourra donc très prochainement envoyer dans la deuxième division, pour en activer les travaux, une partie des puissantes dragues dont dispose l'*American Contracting*.

Le radeau de dérochement décrit dans le précédent numéro du *Bulletin* s'est arrêté le 15 août, après le passage de la dernière butte du Mindi, au kilom. 5,780. Le travail de cet appareil est terminé maintenant dans la 1re division. Le résultat obtenu est satisfaisant. On a constaté que les dragues enlevaient aisément les roches minées à l'aide de ce procédé.

Les terrassements à sec de la 2e division, du kilomètre 22,514 au kilomètre 44, sont en voie d'achèvement sur tous les points, mais, par contre, les dragages ont subi quelques retards.

Voici les renseignements les plus récents sur la mise en œuvre du matériel de dragage de la division.

Dans la section de Tavernilla, la drague D. 3, de 180 chevaux, accouplée à un appareil Vasset, s'est avancée de 14 mètres dans la direction de Colon ; elle est actuellement au kilomètre 28,834. La drague D. 4, du même type, accouplée à un bateau-pompe, se trouve au kilomètre 29,013, en marche vers Panama. Les suceuses 2 et 3 ont également commencé leur travail.

Dans la section de San-Pablo, la suceuse n° 1 a été mise en marche vers Colon.

Dans la section de Gorgona, la drague D. 9, de 180 chevaux, accouplée à un appareil Vasset, s'est avancée de 20 mètres dans la direction de Panama ; elle est arrivée au kilom. 41,170. Une suceuse s'est avancée de 25 mètres dans la direction de Colon, creusant le bassin dans lequel doit travailler la drague D. 11.

Enfin, dans la section de Matachin, une autre suceuse a commencé son travail.

Ce matériel sera prochainement augmenté, comme nous l'avons expliqué plus haut, par celui de la 1re division, et les travaux marcheront dès lors avec une activité suffisante.

Les travaux de la 3e division, qui s'étend du kilom. 44 au kilom. 53,600, sont complètement terminés depuis son origine jusqu'au kilom. 48.

A partir de ce dernier point, il reste à ouvrir deux grandes tranchées de 2 kilomètres 1/2 de longueur et d'une profondeur moyenne de 14 mètres. Ce travail est commencé.

Dans la division de la Culebra, la production est devenue à peu près indépendante des variations météorologiques, grâce au mode d'attaque adopté par MM. *Artigue, Sonderegger et Cie*.

L'entreprise a donné une grande impulsion

aux travaux d'installation de ses deux chantiers de dragages situés : l'un, sur le versant de l'Atlantique, à la cote 65, l'autre sur le versant du Pacifique à la cote 60.

Dans la dernière partie du Canal, vers l'Océan Pacifique, l'entreprise *Baratoux*, *Letellier et Cie*, qui avait encore à enlever au premier janvier dernier, 5,547,000 mètres cubes de déblais, en a fait 2,035,989 dans les huit premiers mois de cette année. Elle ouvre en ce moment avec les neuf dragues dont elle dispose, une première passe dans la vallée basse du Rio Grande et elle achève l'approfondissement du chenal maritime de la rade de Panama. Il est certain que cette entreprise sera terminée avant l'expiration des délais prévus.

On constate sur tous les chantiers des écluses, une très grande activité. La fouille totale de ces écluses comporte 1,240,000 mètres cubes de déblais. L'entreprise *Eiffel* en a extrait jusqu'à la fin du mois d'août 480,365, soit les 39/100 du volume total.

Voici quelques détails sur l'état d'avancement de cet important travail :

A *l'écluse n° 1*, la fouille des têtes est très avancée.

La tête amont de *l'écluse n° 2* est descendue à la cote fixée par le projet. Il reste à descendre de 6 mètres environ pour terminer la tête aval. On prévoit que la fouille de cette écluse sera terminée au mois de janvier prochain.

Ecluse n° 3. — Le sas est attaqué au moyen de demi-cunettes aux cotes 16,50 et 19,50 ; l'excavation de la tête aval a atteint à peu près la cote du fond.

Ecluse n° 4. — A la tête aval, les cunettes sont à la cote 16,35; à la tête amont, on a commencé deux cunettes à la cote finale de 29,75.

Ecluse n° 5. — L'entreprise a ouvert sur toute la longueur de l'écluse, deux cunettes parallèles à l'axe, la première, qui est à la cote 45,50, à 180 mètres de longueur, 8 mètres de largeur et 5 mètres de profondeur ; la deuxième, dont le fond est à la cote 45, a 240 mètres de longueur, 5 m. 50 de largeur et 4 m. 50 de profondeur.

Ecluse n° 6. — La fouille de la tête amont est descendue jusqu'à 3 mètres au-dessus de la cote de fond ; à la tête aval, la fouille est descendue à la cote 34.

Ecluse n° 7. — La fouille a atteint, en son point le plus bas, la cote 25,20 près de la tête aval.

Ecluse n° 8. — On est arrivé à la cote de fond à la tête amont; à la tête aval, on est à la cote 14,40.

Ecluse n° 9. — La fouille a atteint, en son point le plus bas, la cote 9,37 ; on installe des perforatrices pour attaquer les roches dures de la tête aval.

Ecluse n° 10. — Les derniers sondages qu'on vient de terminer sur l'emplacement de cette écluse ont dissipé les craintes conçues au début sur la résistance des terrains de fondation de l'ouvrage.

VOYAGE DE MM. DE LESSEPS

Nous résumons ci-après les dépêches publiées par la presse de Paris et les renseignements fournis par les journaux locaux, sur le séjour de MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps, au Mans, Rennes, Nancy, Dijon, Lyon, Vienne, Marseille Nîmes, Cette, Perpignan, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand et Bourges :

Le Mans. — MM. Ferdinand et Charles de Lesseps sont arrivés dans la nuit du 17 octobre. Dès 9 heures du matin, ils ont visité la fonderie Martin qui travaille, pour le compte de M. Eiffel, à la confection des écluses du Canal. A dix heures, a eu lieu une réception ouverte au Grand-Hôtel, où étaient descendus les voyageurs. Le président du comité des actionnaires et obligataires du Mans a présenté les membres du comité à MM. de Lesseps. Un déjeuner intime leur a été offert par M. Talvande de Mauny, banquier.

La conférence a eu lieu au Théâtre à une heure, devant une salle comble. On remarquait dans l'assistance : MM. le général baron de Verdières, Hat, président du tribunal civil; Deuil, juge ; le procureur de la République ; Rubillard, sénateur et maire du Mans ; Courboulay et Guibert, adjoints ; Dugué et Paignard, conseillers généraux ; etc.

A l'ouverture de la séance, M. Singher, président du comité, a prononcé un discours très applaudi, dont voici les principaux passages :

... J'arrive à l'objet principal de cette réunion : un très grand nombre de porteurs d'actions et d'obligations de Panama ont compris l'urgente et impérieuse nécessité de résister avec fermeté à la guerre à outrance des adversaires du Canal. C'est à cette nécessité que répond « l'Union des actionnaires et obligataires » qui s'est constituée à Paris. Elle s'est mise en rapport avec les correspondants en province de la Compagnie du Canal ; elle les a invités à provoquer la formation de comités dans les départements. Ces comités ont pour objet de servir de lien entre les souscripteurs dans les diverses régions et de présenter ainsi, par l'union de leurs intérêts et de leur force collective, une invincible barrière aux manœuvres, dont l'objectif, je crois devoir le rappeler, est d'entraver la marche et le succès de l'entreprise du Canal de Panama...

Les mêmes passions, les mêmes contre-temps, les mêmes manœuvres qui se sont produites pendant la construction du Canal de Suez, se retrouvent dans l'entreprise du Panama. Notre comité n'a rien à ajouter à ce que je viens de vous exprimer en son nom ; mais il se fait un devoir de rappeler à cette assemblée que l'œuvre du Canal de Panama est œuvre essentiellement française. Le bon renom de notre patrie est étroitement lié à son succès; ce succès, tout en conservant, en rehaussant même, le prestige et la grandeur de notre chère France, apparaîtra, aux yeux du monde entier, comme une première et glorieuse revanche pacifique des blessures, toujours saignantes, que lui a faites la mutilation de nos frontières,

La conférence faite par M. Charles de Lesseps a obtenu « un grand succès ».

Rennes. — Partis à 4 h. 30 du Mans, le président-directeur des compagnies de Suez et de Panama et son fils sont arrivés à Rennes le 17 au soir.

Le lendemain matin, MM. Ferdinand et Charles de Lesseps ont reçu de nombreuses visites. Après un déjeuner intime offert par M. Philippe Jouin, banquier et correspondant de la Compagnie, ces messieurs se sont rendus au théâtre, où devait avoir lieu la conférence. La salle de la Mairie, qui avait été d'abord choisie pour la réunion, avait été abandonnée devant l'affluence des demandes d'entrée.

M. Le Bastard, maire de Rennes, a pris le premier la parole, en ces termes, pour souhaiter la bienvenue à M. Ferdinand de Lesseps au nom de la ville :

Nous sommes fiers de vous recevoir parmi nous. Je tiens à dire, au nom de la foule qui est venue vous écouter, au nom même de ceux qui n'ont pu répondre à votre appel, combien nous sommes heureux de pouvoir vous exprimer ici notre admiration pour votre œuvre accomplie et nos vœux sincères pour la réussite de celle que vous avez entreprise.

Nous vous remercions d'avoir fait du Canal de Panama une œuvre française et nous avons confiance dans le succès auquel vous avez consacré votre profonde intelligence et votre indomptable énergie.

M. Charles-A. de Lesseps a fait ensuite une conférence sur la situation des travaux et sur les besoins de l'entreprise. L'orateur a été vivement applaudi à plusieurs reprises.

M. Derôme, ancien magistrat, a salué ensuite M. de Lesseps, au nom des porteurs de titres de Panama de la région.

« Au milieu des acclamations, dit l'*Avenir de* « *Rennes,* M. Ferdinand de Lesseps a remercié « la population rennaise. »

On remarquait parmi la nombreuse assistance qui se pressait au théâtre, le préfet, le général Hanrion, commandant le 10e corps, avec son état-major, le président de la Cour, les membres du Tribunal de Commerce et des diverses facultés de Rennes, M. Poulin, trésorier-général. Le cardinal-archevêque s'était fait représenter.

A 5 heures 1/2, un banquet a eu lieu au Grand-Hôtel. Des toasts ont été portés à MM. Ferdinand et Charles de Lesseps, par MM. Derôme et Dulac.

Les voyageurs ont vivement remercié les Rennais de leur accueil sympathique. Puis, tous les convives ont accompagné à la gare MM. de Lesseps, qui sont partis pour Paris à 8 heures 30.

Nancy. — De retour à Paris le 18 au matin, MM. de Lesseps sont repartis dans la soirée pour Nancy, où ils sont arrivés le 19 à 1 heure du matin. Ils assistaient à midi à un banquet, organisé en leur honneur par le comité, qui réunissait 50 convives, à l'Hôtel de Paris.

Au dessert, M. Génin, président du Comité de Nancy, a ouvert la série des toasts :

J'avais préparé un toast, a dit M. Génin, mais il est certainement effacé par la lettre que je viens de recevoir de M. Jules Gouy, ancien magistrat et président du comité des actionnaires et obligataires de Panama, lettre que je me fais un plaisir et un devoir de vous communiquer.

Voici la teneur de cette lettre :

Renémont-Jarville, le 17 octobre 1888.

Monsieur le président du comité de l'Union des actionnaires et obligataires de Panama.

Très âgé et aveugle, je ne sors plus depuis longtemps, et il m'est impossible, à mon grand regret, de me rendre à la réunion du 19 courant, où M. Ferdinand de Lesseps doit prendre la parole ; du reste, je me suis fait lire le résumé complet de l'état actuel des travaux et de leur avancement jusqu'à ce jour. J'ai pleine confiance dans le succès de l'entreprise, si on y apporte le concours demandé par le président-directeur à tous ses co-associés, obligataires et actionnaires.

J'ai accepté le titre de président honoraire du comité qu'on désirait me donner, afin de témoigner de ma sympathie pour une œuvre qui n'est pas moins patriotique que financière, et c'est surtout à ce point de vue français que j'ai pris plusieurs centaines d'obligations, sans parler des actions. On triomphera, je n'en doute pas, des difficultés et des attaques calomnieuses suscitées par des adversaires intéressés à confisquer le canal à leur profit ; ces manœuvres seront déjouées par l'activité intelligente, le courage et la loyauté de M. de Lesseps.

Agréez, etc.,

Jules GOUY.

M. Mercier, vice-président du comité, a pris ensuite la parole. Après avoir remercié MM. de Lesseps d'avoir répondu à l'appel qui leur avait été fait, M. Mercier a ajouté :

M. Ferdinand de Lesseps a dit un jour que le mot impossible n'était pas français! Qu'il me permette de ne pas être de son avis. Je suis certain d'être votre interprète en affirmant qu'il est et qu'il sera impossible de troubler notre foi en l'avenir du Canal; qu'il est et qu'il sera impossible de nous empêcher d'acclamer M. Ferdinand de Lesseps, comme un chef aimé et respecté!

Nous formons une grande famille dont les membres ici présents, quoique peu nombreux, ne sont pas les moins dévoués: c'est à titre de membre de cette grande famille que je vous demande, Messieurs, de vous joindre à moi pour porter les santés du Président et du Vice-Président de la société du Canal interocéanique de Panama!

Je bois à Monsieur Ferdinand de Lesseps!

Je bois à Monsieur Charles de Lesseps!

Enfin, M. Arsac, ancien rédacteur en chef de la *Gazette de l'Est*, a porté un toast à la presse française.

.... La presse, a-t-il dit, admire les gigantesques conceptions de M. de Lesseps; elle sait que le Canal de Suez a payé deux cinquièmes de notre rançon de guerre, et que le Canal de Panama peut payer le reste. Elle suit d'un regard attentif les péripéties du duel merveilleux engagé contre les hommes et contre la nature par le génie du grand Français, avec les capitaux français, pour le bien de la civilisation générale, mais aussi pour notre profit et pour notre gloire.

L'avidité avec laquelle les étrangers, envieux de cette entreprise éminemment française, la convoitent à *vingt et un mois* de son achèvement; l'acharnement avec lequel ils tentent d'affoler le public par un déluge de libelles calomnieux, donnent à la presse la mesure du prix qu'ils attachent à déposséder les Français du canal interocéanique.

Non, la presse ne voudra pas que le fruit de notre travail et de notre épargne passe aux étrangers; elle

éclairera l'opinion; elle rassurera les ouvriers de la première et de la deuxième heure, elle suscitera ceux de la dernière heure; et, de même qu'elle a puissamment aidé au succès initial de l'œuvre, elle contribuera avec efficacité à son succès final....

La conférence a eu lieu à huit heures au théâtre devant un auditoire très nombreux, dans lequel on remarquait MM. le général de Boidemetz, le maire de Nancy, le trésorier payeur général, le recteur d'Académie, les notables commerçants, etc.

Plus de deux mille personnes qui n'avaient pu assister faute de place à la conférence ont salué la sortie de MM. de Lesseps par de « chaleureuses acclamations ».

Dijon. — De Nancy, le président-directeur et son fils ont continué leur voyage en passant par Dijon. Ils ont été reçus à la gare par le comité dijonnais des porteurs de titres de Panama, présidé par M. Petitjean, adjoint au maire, par le président de la Chambre de Commerce et les membres de la Société bourguignonne d'Histoire et de Géographie.

Une foule considérable s'était rendue dans la salle philharmonique pour assister à la conférence. Etaient présents, M. le premier président Marignan, M. le général de Cointet, M. Marchand, maire de Dijon, le procureur général, le vice-président du Conseil général, etc., etc.

M. Chervau, au nom de la Société de Géographie, a ouvert la séance en remerciant M. Ferdinand de Lesseps d'avoir bien voulu venir donner des explications sur l'entreprise qu'il dirige. Et il a ajouté :

Comme la plupart des bienfaiteurs de l'humanité, M. de Lesseps a trouvé sa route semée d'obstacles suscités par la malveillance, les rivalités et l'âpre compétition des intérêts Vous savez au prix de quels efforts et de quelles luttes il est parvenu à doter du Canal de Suez la navigation universelle.

A lui seul, il appartenait de concevoir et de réaliser la réunion des deux océans par un canal creusé dans l'isthme de Panama, de mesurer et de vaincre les difficultés de tout ordre que devait rencontrer l'exécution d'un pareil dessein. Nul doute que le patriotique concours de ses concitoyens ne lui permette d'achever cette œuvre glorieuse pour la France, qui intéresse l'humanité tout entière, et qui, par surcroît, peut devenir profitable à ceux qui auront eu la persévérance et la foi.

Après une courte allocution de M Ferdinand de Lesseps, M. Charles de Lesseps a fait une conférence qui a été « très chaleureusement accueillie ».

Un banquet a eu lieu au buffet de la gare.

M. Gaulin, président de la Chambre de Commerce, a prononcé le toast suivant :

Après avoir terminé le Canal de Suez, une des merveilles de ce siècle, conception grandiose qui suffirait pour immortaliser un homme, M. Ferdinand de Lesseps a entrepris un travail encore plus gigantesque, le Canal de Panama.

Jamais une entreprise n'a été attaquée avec plus de violence, avec plus de passion, mais aussi jamais un homme n'a mis plus d'énergie, plus de foi, plus de conviction pour défendre son œuvre que M. Ferdinand de Lesseps.

Il faut que cette superbe entreprise, qui doit procurer au commerce et à l'industrie de si grands avantages, œuvre de génie d'un Français, créée par les capitaux français, il faut, messieurs, qu'elle soit terminée par la France ; il ne faut pas qu'elle passe entre les mains d'étrangers.

Je bois :
A l'achèvement du Canal de Panama.
A Ferdinand de Lesseps.
Au grand Français.

M. Charles de Lesseps a porté la santé de M. Eiffel, un Dijonnais, qui apporte un concours précieux à l'exécution du Canal.

Les voyageurs sont partis pour Lyon à 6 h. 10. Au moment du départ, la fanfare la *Dijonnaise*, a exécuté *la Marseillaise*.

Lyon. — MM. Ferdinand et Charles de Lesseps ont reçu un accueil très chaleureux de la part de la population de Lyon, où ils sont arrivés le 21 octobre. Se rendant au désir exprimé par la Société de Géographie, M. Charles de Lesseps a fait, dans la journée, une conférence au théâtre Bellecour. M. Ferdinand de Lesseps présidait la réunion, ayant à ses côtés M. le général Davoust, gouverneur de Lyon, et M. Desgrand, président de la Société de géographie.

M. Desgrand a prononcé une allocution au début de la séance. Après avoir rappelé que la Société géographie de Lyon était représentée par deux délégués au Congrès international de 1879, qui approuva le creusement d'un Canal à travers l'isthme de Panama, il s'est exprimé en ces termes :

...Il n'est personne qui ne connaisse les attaques auxquelles l'œuvre est en butte, les arguments de toutes sortes employés pour la combattre. — Aucun des divers côtés de la question n'a été omis : — scientifique, technique, humanitaire, économique, financier surtout, et à tous ces points de vue..., tout a été, est et sera encore matière à discussions, appréciations ou commentaires plus ou moins autorisés. C'est le caractère distinctif de notre temps de discuter sur tout.

Mais il était de notre devoir le plus élémentaire d'appeler de nos vœux et d'attirer par notre concours les plus abondantes lumières sur des questions que les intéressés complètement édifiés ont seuls le pouvoir et le droit de résoudre.

Permettez-nous donc, monsieur le président, de vous exprimer toute la satisfaction que nous éprouverons si, après vous avoir entendu, nos concitoyens se retirent avec la conviction qu'il n'y a pas de difficultés insurmontables pour une armée de vingt mille travailleurs, imprégnée comme l'est la vôtre d'un tel esprit de confiance, que l'un de ses chefs n'a pas craint de le résumer en ces termes : *C'est la foi qui nous a permis de surmonter le dernier obstacle qui s'opposait à l'achèvement du Suez, et c'est encore la foi qui nous permettra d'abattre la dernière pierre de la dernière montagne qui sépare l'Atlantique du Pacifique.*

M. Ferdinand de Lesseps a été l'objet d'une ovation à la sortie.

Le « Grand Français », dit le *Petit Lyonnais*, est sorti en causant avec M. général Davoust, qui assistait à la conférence.

Il s'est dirigé ensuite, à pied, vers l'hôtel Collet, entouré de plusieurs milliers de personnes, au milieu des-

quelles il se frayait difficilement un passage et qui criaient : Vive Lesseps !

Cette ovation, aussi spontanée qu'enthousiaste, montre que l'on comprend et que l'on apprécie, à Lyon, l'œuvre de celui qui en était l'objet.

Le soir, à huit heures, une nouvelle conférence a eu lieu au Palais de la Bourse devant une salle comble, exclusivement composée d'actionnaires et d'obligataires.

M. le colonel Grémion, président des porteurs de titres de Panama, a remercié au nom des assistants, MM. de Lesseps, des renseignements concluants qui venaient de leur être donnés, et il a terminé en déclarant que le Canal de Panama, œuvre française, doit être terminé par les capitaux français et que les Lyonnais entendaient bien « concourir encore pour une large mesure au succès de cette grandiose entreprise ».

Vienne. — « Plus de 2,000 personnes, » dit le *Journal de Vienne*, « attendaient lundi matin (22 octobre) dans la cour de la gare, l'arrivée de MM. de Lesseps. »

Après une visite dans l'importante manufacture de draps de M. Bouvier, président de la Chambre de Commerce et président du comité des actionnaires et obligataires, MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps se sont rendus au théâtre, où plus de 1,200 personnes étaient venues pour entendre la conférence.

Un banquet de 90 couverts, où toutes les notabilités de la ville étaient représentées, a eu lieu à sept heures, à l'hôtel Chapuis. Au dessert, M. Camille Jouffray, maire de Vienne, a prononcé le toast suivant :

Monsieur le Président,

On a bien voulu me confier la mission de porter le premier toast et de vous dire combien nous sommes flattés de votre présence au milieu de nous. Je suis heureux et fier de ce rôle, car il me permet de rendre un légitime hommage à l'un des hommes qui ont donné le plus d'éclat à notre patrie, à celui dont l'œuvre grandiose a déjà plus fait pour la civilisation des peuples que vingt bruyantes conquêtes.

Reprenant après vingt-cinq siècles l'idée sublime des anciens Pharaons et la grandissant au niveau du progrès moderne, vous avez fait communiquer deux mers à travers quarante lieues de désert. La vieille et noble terre d'Egypte brille, grâce à vous, d'une vie nouvelle, et le mystérieux Extrême-Orient s'est rapproché de moitié.

Maintenant, mettant le sceau à une gloire si bien acquise, voici que vous jetez un gigantesque trait d'union entre deux océans. Les sables mouvants ne vous ont pas arrêté autrefois, les montagnes, fussent-elles de granit, ne vous arrêteront pas davantage.

Plus puissant que Xerxès, qui fit fouetter en vain l'Hellespont rebelle à ses desseins, vous avez forcé les mers à subir votre empire ; vous défierez la pesanteur, et, d'écluse en écluse, vous obligerez les navires à escalader les collines.

Vos collègues de l'Académie, Monsieur le Président, ont tous écrit des livres et des mémoires ; vous avez, vous, imprimé votre pensée civilisatrice et féconde sur ces pages géantes qui s'appellent l'Amérique et l'Egypte, et vous avez ainsi immortalisé votre souvenir.

C'est pour cela, Monsieur le Président, que je suis si heureux et si fier de vous saluer, de saluer aussi M. Charles de Lesseps, dont les éloquentes paroles ont soulevé tant de bravos, et qui partage avec vous la gloire de vos merveilleuses entreprises.

Au nom de ceux qui se pressent ici pour vous rendre hommage, au nom de tous ceux qui sont accourus pour vous voir et vous entendre, au nom de tous ceux qui, dans cette ville patriote, aiment la France que vous illustrez, je lève, Messieurs, mon verre en votre honneur, et je bois à votre santé.

Plusieurs autres toasts ont été prononcés. MM. Ferdinand et Charles de Lesseps ont remercié vivement les représentants de Vienne de l'accueil qu'ils avaient reçu dans cette ville.

Marseille. — MM. de Lesseps sont arrivés à Marseille le 23 octobre, à 3 h.20. Ils ont été reçus à la gare par le bureau de la Société de Géographie de Marseille, ayant à sa tête son président, M. J.-Ch. Roux ; le bureau de la Société scientifique industrielle ; M. Darier, correspondant de la Compagnie, le Comité de l'Union, etc., etc. Sur tout le passage de la gare à l'Hôtel de Marseille, M. de Lesseps a été l'objet de manifestations sympathiques.

Un banquet de 100 couverts, offert au Président-Directeur des Canaux de Suez et de Panama et à son fils, a eu lieu au Grand Hôtel du Louvre. Les autorité gouvernementales, militaires, municipales, les différentes branches du commerce et de l'industrie, du barreau, etc., assistaient à ce banquet.

Au dessert, M. J.-Ch. Roux a pris le premier la parole.

... En creusant le Canal de Panama, a-t-il dit, vous allez ouvrir la route de l'Extrême-Occident, la communication la plus courte de l'Amérique du Nord et de l'Europe avec toute la côte américaine qui s'étend du détroit de Behring au détroit de Magellan, avec toutes les terres océaniques : la Malaisie, la Mélanésie, la Polynésie, la Micronésie.

Tous ces pays seront tributaires du Canal de Panama, comme ceux de l'Extrême-Orient le sont du Canal de Suez, et leurs richesses naturelles, au lieu de passer par le cap Horn, transiteront par l'isthme américain pour se déverser dans les pays que baignent l'Atlantique et la Méditerranée. A leur tour, l'Amérique et l'Europe enverront à ces pays lointains et pour la plupart privés d'industrie, leurs denrées et leurs produits ouvrés.

Vous abrègerez de plus de 3,000 lieues la distance qui sépare actuellement nos ports français de celui de San-Francisco. Vous aurez non seulement le mérite d'avoir conçu et réalisé les deux plus grandes œuvres du siècle, mais, en abaissant les barrières naturelles, vous désapprendez aux peuples à en élever de factices, vous les obligerez à embrasser les principes féconds du libre-échange.

Après avoir rappelé les difficultés qui ont été surmontées par M. de Lesseps pour achever le percement du Canal de Suez, M. J.-Ch. Roux a parlé des « petites gens », de la force des coassociés de M. de Lesseps, et il a ajouté :

Vous l'apprendrez à vos ennemis d'aujourd'hui ; leur hostilité ne m'effraie pas, mais me cause un pénible étonnement, parce qu'elle émane de compatriotes, de Français, qui ne devraient pas oublier que l'honneur de notre pays est lié à la prompte réussite de votre entreprise.

Monsieur le président, c'est avec une entière confiance

que je manifeste l'espoir de vous accompagner en 1890 pour assister à l'inauguration du Canal interocéanique. Aidé par votre fils, M. Charles de Lesseps, qui consacre modestement toute son énergie et toute son intelligence à seconder vos efforts, — aidé par cette pléïade d'ingénieurs et de travailleurs de tous rangs (parmi lesquels nous comptons des Marseillais) tous dévoués à votre œuvre et bravant courageusement la mort, en véritables soldats de l'industrie ; — aidé par vos nombreux associés, par votre armée d'amis (ainsi que vous les appelez), vous entrerez en 1890 dans le Pacifique par Colon et Panama, et vous reviendrez par Suez et Port-Saïd, ayant fait le tour du monde par la plus courte voie et tracé une ceinture au globe autour de l'Equateur.

M. Baret, maire de Marseille, a ensuite prononcé un discours, dont voici les principaux passages :

Je remercie la Société de Géographie d'avoir bien voulu inviter l'administration municipale à cette fête donnée en l'honneur de M. de Lesseps.

Cette invitation me permet, Monsieur de Lesseps, de vous exprimer les sentiments dont la ville de Marseille est animée envers vous : ce sont des sentiments de respectueuse et profonde sympathie pour votre personne et de reconnaissante admiration pour votre œuvre.

Cette œuvre, je l'amoindrirais, si j'essayais, à cette heure, d'en faire ressortir toutes les conséquences fécondes pour Marseille, pour la France, pour le monde entier. Qu'il me suffise de la saluer dans toute sa splendeur. Elle sera la grande œuvre pacifique du XIXe siècle et restera, à travers les générations futures, comme le témoignage du génie de la France au service de l'Humanité ! Quant à nos sentiments, vous en connaissez depuis longtemps et l'ardeur et la sincérité.

Le succès de cette œuvre est désormais assuré, et bientôt la France pourra célébrer l'inauguration du Canal de Panama, comme elle célébrait, en 1869, l'inauguration du Canal de Suez.

Vous nous reviendrez alors, accompagné comme aujourd'hui, de celui qui porte si dignement le nom que vous avez illustré, et Marseille vous donnera un nouveau témoignage de son affection et de sa reconnaissance, témoignage qui sera aussi sincère, aussi touchant et plus éclatant encore que celui que vous reçûtes d'elle en 1856.

En attendant ce rendez-vous auquel, c'est notre vœu le plus cher, vous ne manquerez pas, j'ai l'honneur, au nom de la ville de Marseille, de porter votre santé.

M. Cyprien Fabre, président de la Chambre de commerce de Marseille, prenant la parole, a rappelé les bénéfices que le port de Marseille a retirés de l'ouverture du Canal de Suez. Parlant du Canal de Panama, le représentant du commerce marseillais, s'est exprimé en ces termes :

..... L'ancienne cité phocéenne comprend toute l'importance de la grande œuvre à laquelle vous consacrez votre vie. Elle sait qu'à côté de l'honneur du pays, vous recherchez aussi la prospérité et l'extension de notre commerce.

Et comment pourrait-elle rester indifférente à l'ouverture de cette voie nouvelle qui, perçant l'Extrême Occident, doit produire, dans les relations commerciales du monde, des modifications immenses ?

Elle sait que, dans ces changements profonds, l'avenir est à ceux qui, rompant avec des traditions quelquefois anciennes, voient l'horizon de plus haut et de plus loin et savent se préparer d'avance aux nouveaux progrès que le génie de l'homme amène en découvrant la vapeur et l'électricité, en coupant les montagnes et en perçant les isthmes.

Le commerce de Marseille suit avec intérêt les travaux qui doivent unir les deux Océans. Il connaît par un de ses membres les plus éminents, par un de ceux qui vous ont accompagné dans une de vos visites, par celui-là même qui vous souhaitait tantôt la bienvenue et préside ce banquet, il connaît quels obstacles ont été vaincus et les mesures que vous avez prises pour assurer le succès. Il souhaite ardemment que tant d'efforts trouvent leur récompense, et il aime à espérer que des avantages sérieux résulteront pour lui de cette grande conquête pacifique.

Aussi, Monsieur, ne suis-je que son interprète en me faisant l'écho des sentiments et de l'admiration qu'il ressent pour vous.

Mais ce n'est point la reconnaissance seule des soins que vous portez aux intérêts commerciaux qui motive les applaudissements de nos négociants. Le patriotisme le plus ardent fait battre le cœur, et ils savent que les actes et les grandes entreprises de votre vie ont toujours eu pour but la grandeur de notre pays et la gloire de la France. C'est là ce qui les touche.....

Je vous propose, Messieurs, au nom du commerce de Marseille, la santé de M. Ferdinand de Lesseps et celle de son digne et zélé collaborateur, M. Charles de Lesseps.

Après une réponse de M. Charles de Lesseps, M. Maglione, président du Conseil général des Bouches-du-Rhône, a porté un toast dont voici un extrait :

Comme président du Conseil général, je lève mon verre pour souhaiter longue et glorieuse vie à M. Ferdinand de Lesseps à qui le département des Bouches-du-Rhône et la ville de Marseille doivent une part si considérable et si éclatante de leur prospérité.

Les grandes œuvres que vous avez entreprises et accomplies sont, avant tout, des œuvres pacifiques. Elles sont la glorification du travail, de la volonté et du génie. Elles n'empruntent rien à l'éclat éphémère que donne la force momentanément triomphante et que procurent les surprises et les hasards sanglants de la guerre entre les nations dont la fécondité s'épuise en armements ruineux et en dépenses sans cesse croissantes.

Je bois à M. de Lesseps qui représente dans notre France si injustement accablée sous le poids des armes, le patriotisme le plus pur, la paix, la civilisation et le travail. Vous avez depuis longtemps acquis droit de cite dans cette laborieuse ville de Marseille qui, pour son développement, son avenir, la prospérité de son commerce, de sa marine et de son industrie, a besoin du travail assuré par l'ordre au dedans, la paix et la dignité à l'extérieur, grâce à notre jeune et vaillante armée.

Le lendemain 24 octobre, MM. de Lesseps ont reçu dans la matinée les représentants les plus importants du commerce et de l'industrie. Un déjeuner de 40 couverts leur a été offert par M. Darier.

C'est au théâtre Vallette qu'a eu lieu la conférence organisée par les soins de la Société de Géographie. Les journaux de Marseille évaluent à 5,000 le nombre des personnes ayant trouvé place dans cette immense salle et à 2,000 celui des personnes n'ayant pas pu entrer dans le théâtre.

Sur la scène, M. Ferdinand de Lesseps présidait la séance, en qualité de président d'honneur de la Société. Il avait à ses côtés M. Jules-Ch. Roux, président, et M. Delibes, vice-président, plus loin ou derrière lui M. Cyp. Fabre, président de la Chambre de commerce, M. le président du tribunal civil, M. Laugier, secrétaire général des Bouches-du-Rhône, les généraux Le

Lorrain et Azaïs, le procureur de la République, MM. Maglione, président du Conseil général, Thourel, conseiller général, Baret, maire de Marseille, Lecat, directeur des messageries maritimes, Berry, directeur de la Compagnie Transatlantique, Cazes, inspecteur primaire, etc., etc.

La conférence fort applaudie de M. Charles de Lesseps, n'a pas duré moins de 2 heures. A la sortie du théâtre, M. Ferd. de Lesseps, « acclamé à plusieurs reprises, a reçu des bouquets » dit la *Gazette du Midi*.

Nîmes. — De Marseille, MM. de Lesseps se sont rendus à Nîmes, où ils étaient attendus à la gare par le comité de l'Union et par un groupe de grands industriels.

Dans la matinée, accompagnés par MM. Adolphe Peyre, ancien député, et Spuller, trésorier général, MM. Ferdinand et Charles de Lesseps ont visité l'importante manufacture de bougies de M. Suchomel. Cette usine était pavoisée. Au déjeuner offert par M. Suchomel, l'évêque s'est fait présenter à M. Ferdinand de Lesseps.

Le banquet qui a eu lieu le soir, à l'hôtel Manivet, réunissait un grand nombre de notabilités. M. Clavel, ancien président du tribunal, président du comité des actionnaires et obligataires de Panama, a porté la santé de M. Ferdinand de Lesseps :

Dans cette manifestation spontanée et éloquente, a-t-il dit, où toutes les opinions se trouvent confondues sans arrière-pensée dans un sentiment unanime de respect et d'admiration pour ce puissant génie dont ni l'âge, ni les fatigues, ni les difficultés de toute sorte n'ont pu ralentir le zèle et l'énergie infatigables, il faut considérer surtout l'intérêt et l'attachement de la population nimoise à tout ce qui se rattache à la grandeur et au prestige de la France.

Après un toast prononcé par M. Georges Maurin, au nom de l'académie du Gard, M. Ferdinand de Lesseps a répondu; en terminant, il a porté un toast à la presse.

M. Goubier, rédacteur en chef du *Journal du Midi*, a remercié, en ces termes, M. de Lesseps, au nom de la presse locale :

Je remercie M. de Lesseps des paroles flatteuses qu'il vient d'adresser à la presse, et je tiens à lui exprimer, au nom de mes collègues, les sentiments de sympathie et d'admiration que nous inspirent son caractère et son œuvre.

Ce que nous saluons en vous, Monsieur, c'est non seulement un des enfants les plus glorieux de la France, c'est encore une des incarnations les plus nobles et les plus complètes de son esprit.

L'élan généreux vers les entreprises hardies, vastes et fécondes, la foi robuste dans l'avenir, l'amour passionné de la civilisation et de l'humanité, voilà l'apanage de la France, voilà les traits saillants de votre caractère.

Malgré des difficultés sans nombre, vous n'avez pas enfoui en vous-même le trésor de ces précieuses qualités, vous leur avez donné un libre et large essor.

Sans hésiter devant les sacrifices, les dangers, les obstacles, si nombreux sur votre route, vous avez marché de l'avant.

Vous saviez, n'est-ce pas, qu'en vous dévouant ainsi pour le progrès et le bien des peuples, vous élargissiez les plis de notre drapeau.

Votre œuvre, quels qu'en soient les résultats pratiques, laissera, du moins dans l'histoire, un magnifique témoignage de ce que fut notre Patrie.

Elle dira que la France ne fut pas de ces nations égoïstes et jalouses qui mirent leur gloire à s'enfermer dans un cercle de fer.

Elle dira qu'au moment où un souffle de méfiance et de haine semblait devoir désagréger l'Europe pour la refondre dans le sang, un homme, un Français, a consacré les dernières forces d'une longue vie à rapprocher les mondes, à les unir dans la paix par un échange plus rapide des richesses et des lumières.

C'est à ce Français que je bois.

Messieurs, au grand Français.

La conférence de M. Charles de Lesseps a eu lieu au Grand-Théâtre devant un nombreux auditoire.

Cette. — Le 26 octobre, à 11 h. 1/2 du matin. MM. de Lesseps sont arrivés. « La foule nombreuse qui les attendait à la gare les a longuement acclamés », dit l'*Eclair*. Descendus au Grand-Hôtel, ils ont reçu dès leur arrivée un grand nombre de notabilités du commerce et de l'industrie de Cette et des environs.

A deux heures et demie, MM. Ferdinand et Charles de Lesseps ont fait une promenade en mer. En se rendant à bord du *Paul-Bousquet*, vapeur de l'Ecole des mousses, des manifestations se sont produites sur leur passage. Les mousses de l'Ecole navale ont salué militairement; les personnes qui assistaient à l'embarquement se sont « découvertes respectueusement » au moment du départ du *Paul-Bousquet*. A 5 h. 1/2, un banquet réunissait le maire, une délégation de la Chambre de commerce, le Comité des porteurs de titres de Panama et les principales notabilités de Cette.

Plus de 1,000 personnes se pressaient le soir dans la salle du Grand-Hôtel pour entendre la conférence de M. Charles-A. de Lesseps, qui a été accueillie très chaleureusement.

Au moment où MM. de Lesseps se retiraient, la société l'*Harmonie* leur a donné une aubade.

Perpignan. — MM. Ferdinand et Charles de Lesseps, étaient attendus à la gare par le maire, une délégation de la municipalité et les membres du comité des actionnaires de Panama.

A deux heures et demie, une conférence a eu lieu au thâtre. Sur la scène avaient pris place : le maire, qui présidait la séance; le président du tribunal civil; le président du tribunal de commerce et un très grand nombre de notabilités civiles et militaires. L'entrée de M. Ferdinand de Lesseps a été saluée par plusieurs salves d'applaudissements.

A sept heures, un banquet a été offert à MM. de Lesseps, dans une salle de la mairie. Plusieurs discours ont été prononcés. Les voyageurs se sont retirés au milieu des ovations et des acclamations.

Saint-Etienne. — Le président-directeur et

M. Charles de Lesseps sont arrivés à Saint-Etienne le 28 octobre à 8 heures du soir. « Longuement acclamés » ces messieurs ont été conduits à l'Hôtel-de-Ville où un vin d'honneur leur a été offert dans la salle des Fêtes et se sont rendus ensuite à leur hôtel au milieu des « vivats » de la foule nombreuse qui les suivait depuis leur arrivée à la gare.

Le 29, M. Charles-A. de Lesseps a visité plusieurs usines et manufactures. A 6 h. 1/2, un banquet de cent couverts a réuni les principales notabilités de la ville.

La conférence du vice-président de la Compagnie a eu lieu à 9 heures au Théâtre. Le préfet occupait sa loge. Plus de 2,000 personnes se pressaient dans la salle.

Clermont-Ferrand. — Le 30 octobre à midi et demi MM. de Lesseps ont été reçus à la gare par l'adjoint au maire, en l'absence du maire, par les membrss du conseil général et du conseil municipal et par un grand nombre d'officiers et de notabilités. L'adjoint au maire a souhaité la bienvenue aux voyageurs qu'une affluence énorme a accueillis par de nombreux vivats. Ils ont visité à deux heures l'importante manufacture de caoutchouc Torrilhon.

A quatre heures, au théâtre provisoire a eu lieu une conférence à laquelle plus de deux mille personnes assistaient. On y remarquait le général Paquette, en tournée d'inspection ; le général Warnet, commandant le 13e corps, l'intendant général de Laferrière, du 13e corps, le général Denay, le lieutenant-colonel Schancre, sous-chef d'état-major, tous les officiers d'état-major, et un grand nombre d'autres officiers, le maire, les conseillers généraux et municipaux, le président et les membres de la Chambre de commerce, le président du tribunal de Thiers, etc.

Après une conférence de M. Charles de Lesseps, très fréquemment interrompue par des applaudissements, un assistant a demandé la parole pour présenter des observations. M. Charles de Lesseps a réfuté les allégations de son interlocuteur et a démontré le mal fondé des attaques dont la Compagnie est l'objet.

A six heures et demie, un banquet de cent couverts a réuni les principales notabilités qui assistaient à cette conférence : la municipalité, officiers généraux et supérieurs, industriels, banquiers. De nombreux toasts ont été portés.

Bourges. — Un grand nombre de notabilités attendaient MM. Ferdinand et Charles de Lesseps à leur arrivée. Plusieurs bouquets tricolores leur ont été offerts. Un grand banquet de 180 couverts a eu lieu à 6 heures dans la salle de gymnastique du Lycée.

Parmi les personnalités importantes on remarquait M. le premier président de la Cour et plusieurs conseillers, le procureur général, le représentant du Préfet du Cher, le président du Tribunal civil, le maire et ses adjoints, le président et le vice-président de la société de géographie. M. Haillot, directeur de la Banque de France, frère du chef d'état-major général du ministre de la guerre, le lieutenant-colonel du génie Sever, chef d'état-major de la 16e division, un très grand nombre d'officiers et les principales notabilités de Bourges.

M. Charles de Lesseps a fait une conférence au théâtre devant une salle comble. Une ovation a été fa te à M. Ferdinand de Lesseps, à son arrivée sur l'estrade.

PERSONNEL

PARTI POUR L'ISTHME

De Saint-Nazaire, le 10 octobre, par le paquebot Amerique.

M. Engel-Killiet, agent technique.

UN CHEMIN DE FER

Entre New-York et Buenos-Ayres

Un journal américain, l'*Omaha Bee*, s'est occupé du projet de l'établissement d'une voie ferrée reliant New-York à Buenos-Ayres, et traversant, sur la majeure partie de leur longueur, les deux moitiés, Nord et Sud, du continent américain. La création de cette grande voie de communication aurait pour résultat « de stimuler l'activité industrielle et commerciale des riches pays qu'elle desservirait, tandis que ses avantages s'étendraient au monde en général ».

A ce sujet, l'*Omaha Bee* exprime les considérations suivantes :

Un chemin de fer international depuis les Etats-Unis, traversant le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du sud d'un bout à l'autre, devra nécessairement développer le commerce international sur le continent américain. On a accompli pour la réalisation de ce projet beaucoup plus de progrès qu'on ne le croit généralement Depuis environ trois ans les Etats de l'Amerique du sud ont effectivement construit ou étudié des tracés sur au moins un tiers de la distance totale, environ mille milles entre Buenos-Ayres et Bogota, la capitale de la Colombie, à 500 milles à peine du Canal de Panama.

Des communications par chemin de fer sont déjà établies entre notre pays et la ville de Mexico; et la tâche de relier les Républiques Espagnoles de l'Amérique du Sud à la capitale du Mexique, quoique d'un caractère surprenant, est certainement dans les possibilités des triomphes de l'art de l'ingénieur.

L'achèvement du grand canal de M. de Lesseps à Panama sera un puissant stimulant pour la réalisation de ce projet.

Cette entreprise, comme toutes celles qui ont pour objet de faciliter les communications, d'abréger les distances ou d'accélérer les moyens de transport entre les deux Amériques, aura une double conséquence au profit du Canal interocéanique: elle multipliera la production, les échanges, et apportera à la voie de transit entre les deux Océans la masse du commerce nouvellement créé.

L'APPROFONDISSEMENT DU CANAL

Aux Buttes du Mindi.

En résumant la marche des travaux dans l'isthme pendant le mois de juillet, dans le *Bulletin* du 2 octobre, nous avons fait une description détaillée d'une installation imaginée pour réduire la roche sous l'eau à un état de division tel qu'elle puisse être enlevée facilement par des dragues. Nous devons à l'obligeance du journal *le Génie civil* de pouvoir donner aujourd'hui une gravure, faite d'après une photographie, représentant cette installation en fonctionnement aux buttes du Mindi.

On a lu dans « les Travaux », que contient le présent numéro du *Bulletin*, que cet appareil a fini son travail dans la première division du Canal, le 15 août dernier.



Radeau dérocheur travaillant aux Buttes du Mindi (d'après une photographie).

L'UNION DES ACTIONNAIRES

Et Obligataires de Panama.

D'après une communication qui a été adressée à la Compagnie par l'*Union des actionnaires et obligataires de Panama*, le nombre des Comités formés en province par les porteurs de titres de Panama, et qui sont en correspondance suivie avec elle, dépasse quatre cents.

LE TIRAGE DU 15 OCTOBRE

Les gagnants connus des gros lots

Le possesseur de l'obligation n° 262,478 gagnant le lot de 500,000 francs, est M. Lhérault, tailleur, demeurant à Paris.

Un des lots de 100,000 francs a été gagné par Mme veuve Lotz, de Pontivy.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Huitième tirage.

Le huitième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le jeudi 15 novembre 1888, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.006 obligations qui seront remboursables à dater du 15 décembre suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Paiement du neuvième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 9 (de 7 fr. 50) échéant le 15 novembre 1888, sera payé, à partir du jeudi 15 novembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit,* par obligation nominative, et de 7 fr. 053, *impôts déduits,* par obligation au porteur.

OBLIGATIONS A LOTS

Paiement du premier coupon.

Les porteurs d'Obligations à Lots de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 1 (7 fr. 50), échéant le 1er décembre 1888, sera payé, à partir du samedi 1er décembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 6 fr. 915, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

Paiement du troisième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (3e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 1er décembre 1888, sera payé, à partir du samedi 1er décembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de: 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 045, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 31 octobre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 1032. — Sur une Obligation à Lots libérée au porteur, n° 762,865.

Opp. 1033. — Sur une Obligation Nouvelle (3e série) au porteur, n° 99,906.

Opp. 1034. — Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 370,000.

Opp. 1035. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 144,218.

Opp. 1036. — Sur trois Obligations à Lots au porteur, nos 265,772, 265,809, 265,811.

Opp. 1037. — Sur une Obligation à Lots provisoire au porteur, n° 278,189.

Opp. 1038. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 72,582.

Opp. 1039. — Snr une Obligation à Lots au porteur (libérée), n° 750,630.

Opp. 1040. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations à lots, n° 2,766 pour trois obligations.

Opp. 1041. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 743,227.

Opp. 1042. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 98,006.

Opp. 1043. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 679,375, 679,376.

Opp. 1044. — Sur trente Obligations à Lots au porteur, nos 679,378, 679,380, 679,382, 679,394, 679,396, 679,397, 679,399, 679,401, 679,440, 679,443, 679,446, 679,447, 679,450, à 679,455, 679,482 à 679,485, 734,818 à 734,820, 734,861 à 734,862, 734,872 à 734, 874.

Opp. 1045. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 4420 pour une Obligation.

Opp. 1046. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 3423 pour une Obligation.

Opp. 1047. — Sur un coupon n° 8 (échéance 15 octobre 1888) d'Obligations 3 0/0 au porteur, n° 565,717.

Opp. 1048. — Sur deux coupons n° 8 (échéance 1er octobre 1888) d'Obligations 4 0/0 au porteur, nos 175,830, 175,831.

Opp. 1049. — Sur un coupon n° 2 (échéance 1er septembre 1888) d'Obligations Nouvelles (3e série), n° 70,779.

Opp. 1050. — Sur une action au porteur, n° 370,383.

Opp. 1051. — Sur six actions au porteur, nos 64,669, 77,209, 90,062, 90,063, 94,069, 427,008.

Opp. 1052. — Sur six coupons n° 8 (échéance 1er octobre 1888) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 293,784 à 293,789.

Opp. 1053. — Sur un coupon n° 2 (échéance 1er septembre 1888) d'Obligations Nouvelles (3e série), n° 106,937.

Opp. 1054. — 1° Sur trois Obligations à Lots au porteur libérées, nos 779,074 à 779,076.

2° Sur trois Obligations à Lots au porteur non libérées, nos 273,879 à 273,881.

Opp. 1055. — Sur six coupons n° 8 (échéance 15 août 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 70,258 à 70,263.

Opp. 1056. — 1° Sur un coupon n° 6 (échéance 15 octobre 1887) d'obligations 3 0/0 au porteur, n° 318,544.

2° Sur un coupon n° 7 (Échéance 15 avril 1888) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 318,544.

Opp. 1057. — Sur trois coupons n° 6 (Echéance 15 octobre 1887) d'obligations 3 0/0 au porteur, nos 180,088 à 180,090.

Opp. 1058. — Sur deux Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 73,106 et 73,107.
Opp. 1059. — Sur deux obligations à lots au porteur, nos 99,725 et 99,726.
Opp. 1060. — Sur quatre Obligations Nouvelles (3e série) au porteur, nos 89,972 à 89,975.
Opp, 1061. — Sur deux Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 67,160 et 67,161.

MAINLEVÉES.

Opp. 204. — Sur huit obligations 5 0/0 au porteur, nos 15,955 à 15,959, 15,962.
Opp. 831. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions, n° 8,670 pour deux actions.
Opp. 880. — Sur dix Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 4,179 à 4,186, 70,461 et 70,462.
Opp. 963. — 1° Sur deux actions nos 132,852 et 132,853; 2° Sur deux Obligations Nouvelles (1re série), nos 214,869 et 214,870.
Opp. 992. — Sur deux coupons n° 8 (échéance 15 août 1888), d'Obligations Nouvelles (1re série), nos 232,658 et 232,659.
Opp. 1006. — Sur deux obligations à lots au porteur, nos 109,244 et 216,482.

ERRATUM

1° Opp. 898. — Lire sur huit obligations 3 0/0 au porteur, nos 147,583, 537,878, 537,880 à 537,885.
2° *Bulletin* du 16 octobre. — 13e tirage des Obligations Nouvelles (1re série).
1° Au lieu de 384,287, lire 304,287.
2° Au lieu de 361,629, lire 361,929.

COURS OFFICIELS
de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Oct. 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	120 FR. PAYÉS Jouiss. 25 août 1888
15	340 341 340	»	340 340.25 340
16	340 341 342 342.50	»	340 340.25 340
17	342.50 343.50 343	»	340 340.25 340.50 340.75 341 341.25
18	344.50 344.75 345	»	340 340.25 340.50
19	345 344.50	»	340
20	345	»	340 340.25 341 341.25 341.50 342
22	345	»	341 341.50 340.50
23	344	»	340
24	344.50	»	340 340.25 340.50 340
25	314 343.75	»	340
26	344 343 342 340 338 335	»	339 335 336.50 335 330.50 330
27	335 336 337 337.50 338.75	»	333.75 334 334.25
29	340		334.50 334.75 335
30	340 335 335.75 337.50	»	335 334 333 332 330 50 333 332.50 332 332.75
31	339 337	»	332 332.50 331.50

CANAL DE PANAMA
Obligations à Lots

Tirages des années 1888 et 1889

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1888

1 lot de............	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1 lot de............	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1 lot de	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000.....	20.000	—
2 — 5.000.....	10.000	—
5 — 2.000.....	10.000	—
50 — 1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1889

1 lot de	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 — 10.000.....	20.000	—
2 — 5.000.....	10.000	—
5 — 2.000.....	10.000	—
50 — 1.000.....	50.000	—

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE, — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 15 AU 31 OCTOBRE 1888

DATES — Octobre	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 16 août 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES 2e SÉRIE Jouiss. 15 sept. 88
15	2015 2010	273.75 272.50 271.25 270 271.25 272.50 273.75 272.50	en liquid : ... au 15, 271.25	250 252.50 254 253.75	158	195 194 192 192	350	347 345 344 345
16	2010 2015	273.75 272.50 275 276.25 277 50 278.75	en liquid. : 272.50 au 31, 270	253 253.75 254 255	158 156	195 195.50 196	355 356 357.50 354.50 354	349 50
17	2010 2015 2020	275 276.25 277.50 278.75 280 281.25 282.50 280	en liquid. : ... au 31, 276.25	250 253 254	158 160 158 159	196 196.50 197	350 353 353.50 354	342.50 342 345 346
18	2020 2030 2040	,285 283.75 285	en liquid. : . . au 31, 283.75	255 256 257 257.50	158 157 158	196 197	357 355	345 347.50
19	2040	285 287.50 288.75 290 287.50	en liquid. : ... au 31, 285	255 257	158 159 159.50	196.50 196.75 197 198	355 351 355	345 346.50
20	2050 2055 2040	288.75 290 291.25 290	en liqui. : ... au 31, 288.75	260 259	158 159	197 198 197	357 356 355	349 349.50 348.75 348.25
22	2050 2040 2025 2020	290 288.75 287.50 286.25 287.50 285 283.75 282.50 280	en liquid : . . au 31, 288.75	260 261.25 262 262.50 263 265 262	»	197.50 197	351 353 353.25 353.50 354	348 347.50
23	2040	280 278.75 280 281.25 285 286.25 282 50	en liquid. : .. au 31, 277.50	258 260	158 156 155 157 155	195 194.50 194 193.50 193.25 194.25	355 354 353 352.50	347.50 347 346 345
24	2040	285 283.75 287.50 285 286.25	en liquid. : ... au 31, 285	260 258.75 260 258.75 258	155	195 193 192.50 195	356 357 360 356 354.50	350 346 347 346
25	2030 2010 2030	282.50 285 282.50 281.25 280 282.50	en liquid. : ... au 31, 281.25	257.50 258	158 156 155	195 197 195.50 195	355 354.75 354.50 354 353.75 353.50 353.25 352.75 352 50 352 25 352 353.50 354	346 345 344 345
26	2040	280 281.25 278.75 277 50 276.25 275 273.75 272.50 275 276.25	en liquid. : ... au 31, 278.75	256 255 257	155 155.25	195 194 192.56 195	335.50 353 353 352	348 349.50 350 348
27	2020 2011.25 2030	273.75 275 277 55 273.75 275 276.25	en liquid. : ... au 31, 272.50	257 258	155 157	194 195	352 351 350.50 352 353	343 341 . 45
29	2011.25 2015 2020 2040 2025	277.50 278.75 280 277.70 276.25 275 277.50 278.75	en liq.: ... au 31, 275	255 260 257	155.25 155	192.50	356 358 360 355	343 342 343 344 345
30	2010	273.75 272.50 273.75 275	en liq.: ... au 31, 273.75	258 260 258	155 154	193 192.50 193	355 353 352.50 352 352.50 352	342.50 344
31	2010 2017.50	275 278.75 280 276.25	en liq.: 273.75 au 31, 282 50	258 257	155 154 152.50	193 195 193	352 350	343 342.50

9e Année. — Numéro 222. Vendredi 16 Novembre 1888.

BULLETIN DU CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

OBLIGATIONS A LOTS

Troisième tirage.

Le troisième tirage des obligations à lots de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 15 décembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

A ce tirage, il sera extrait de la roue 61 numéros représentant 61 obligations placées et, conformément à la décision prise par le Conseil d'administration, les numéros correspondant à des obligations non placées seront considérés comme non sortis de la roue et y seront réintégrés en présence des obligataires.

L'obligation placée dont le numéro sortira le premier sera remboursable par... **500,000** fr.

L'obligation placée dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par... **100,000** fr.

Les obligations placées dont les numéros sortiront les troisième et quatrième seront remboursables chacune par......... **10,000** fr.

Les obligations placées dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacune par............................ **5,000** fr.

Les obligations placées dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e, 10e et 11e seront remboursables chacune par.................. **2,000** fr.

Les 50 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par .... **1,000** fr.

Le paiement des lots aura lieu à partir du mardi 15 janvier suivant, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

VOYAGE DE MM. DE LESSEPS

Depuis la publication du dernier numéro du *Bulletin,* nous avons à relater le voyage de MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps à Brest, Lorient et Nantes. Nous en donnons le récit d'après les dépêches publiées par la presse de Paris et les renseignements contenus dans les journaux locaux.

Brest. — MM. de Lesseps sont arrivés dans cette ville le 7 novembre, à 9 heures du matin. Ils étaient attendus à la gare par le maire, M. Delobeay, les membres du Conseil municipal, le Comité des Actionnaires et Obligataires, ayant à sa tête son président, M. le colonel Dujardin, et son vice-président, M. le capitaine de frégate Rousseau. Les voyageurs sont descendus chez le trésorier-payeur général.

La conférence de M. Charles de Lesseps a eu lieu à 4 heures au théâtre devant une salle comble. On remarquait dans l'assistance : le préfet maritime, le préfet du Finistère et le sous-préfet de Brest.

Il y a eu à 7 heures un grand banquet de 110 couverts, qui comptait parmi ses convives : le maire, le préfet du Finistère, le sous-préfet de Brest, le commandant d'armes, le trésorier-payeur-général, le vice-président de la Chambre de commerce, remplaçant le président absent, le directeur des Douanes, le président de la Société de Géographie, toutes les notabilités

civiles et militaires de Brest et des environs jusqu'à Saint-Brieuc.

Plusieurs toasts ont été portés par le préfet, le maire, le président de la Société de géographie « tous empreints de la plus grande foi dans « l'œuvre et animés des plus chauds sentiments « patriotiques ».

Lorient. — La gare était pavoisée pour recevoir le président et le vice-président des Compagnies de Suez et de Panama. Se trouvaient présents à l'arrivée du train : M. Poterel, adjoint, remplaçant le maire, qui a prononcé des paroles de bienvenue ; les membres du Conseil municipal ; M. Le Prédour de Kerambriec, inspecteur en chef de la marine, président de la Société bretonne de géographie, entouré de presque tout le comité central de cette Société ; le Comité des porteurs de titres de Panama; le président du tribunal de commerce ; le président de la Chambre de commerce.

MM. de Lesseps se sont ensuite rendus à l'hôtel de France. « Les têtes se découvraient respectueusement sur leur passage », dit l'*Avenir de la Bretagne*.

La conférence a eu lieu à 3 heures et demie précises. L'arrivée de MM. de Lesseps a été saluée par une « triple salve d'applaudissements, et « des vivats ». On remarquait un grand nombre de notabilités parmi les auditeurs.

Un banquet de 60 couverts a eu lieu à 7 heures. Le président du comité des actionnaires, M. Chaumonot, a porté le premier toast :

Je bois à Ferdinand de Lesseps, a-t-il dit (je dis Ferdinand de Lesseps sans faire précéder le nom du mot monsieur, les grands hommes n'ayant pas besoin de cette qualification), je bois donc au général qui, il y a vingt ans, a remporté la bataille de Suez et qui, en 1890, gagnera celle de Panama.

Voici, d'après l'*Avenir de la Bretagne*, les principaux passages de l'allocution prononcée par M. Le Prédour de Kerambriec :

La grande conception de M. F. de Lesseps ne fait-elle pas l'objet des méditations et de l'admiration des penseurs et des hommes d'étude ? En remontant l'histoire de l'humanité depuis les siècles les plus reculés jusqu'à nos jours, nous voyons le monde transformé par les émigrations des peuples, par les conquérants, par les découvreurs. Mais il était réservé à notre siècle de voir un homme concevoir le projet de modifier l'assiette du globe, en perçant les continents et en réunissant les océans et les mers. Et l'homme qui a conçu et qui a su exécuter cet immense projet, est-il un chef d'empire, est-il le premier ministre d'une grande nation ? Non, c'est un simple citoyen de notre cher pays de France.

Cette conception, comment l'a-t-il réalisée ? Par la persuasion, par le travail...

Permettez-moi d'associer, dans ce toast, M. Charles de Lesseps à M. Ferdinand de Lesseps, qui a le bonheur le plus grand que puisse rêver un père, celui de trouver dans son fils le digne continuateur de son œuvre.

Après le banquet, M. Ferdinand de Lesseps s'est rendu au théâtre. Il a été l'objet d'une « ovation » pendant l'entr'acte.

Nantes. — Partis de Lorient, MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps sont arrivés à Nantes le 9 novembre, à dix heures et demie du matin. On remarquait à la gare : l'adjoint au maire, représentant le maire actuellement à Paris ; plusieurs conseillers municipaux ; le président de la Chambre de commerce et plusieurs de ses membres ; une délégation de la Société de géographie ; le comité de l'*Union*.

Descendus à l'hôtel de France, MM. de Lesseps ont reçu dans la journée un grand nombre de visiteurs, parmi lesquels M. le général Forgemol, le président du Tribunal de commerce, les membres de la Chambre de commerce avec leur président, la Société des ingénieurs civils, la Compagnie des agents de change de Nantes, les membres de la Société nantaise de géographie, etc., etc.

Après un dîner intime offert par M. Laennec, correspondant de la Compagnie, le fondateur des canaux de Suez et de Panama et M. Charles de Lesseps se sont rendus au grand théâtre, précédés par la Société Philharmonique, qui jouait ses meilleurs morceaux. La salle était envahie.

La conférence de M. Charles de Lesseps, qui a duré deux heures, a eu un « grand succès ». A la sortie du théâtre, la foule est compacte. La place Graslin est couverte de monde. On réclame la présence de M. de Lesseps au balcon de l'hôtel de France, qui accède au désir de la foule et répond aux « acclamations par un vivat à l'adresse des Nantais ».

Le 10 novembre, MM. Ferdinand et Charles-A. de Lesseps ont visité les chantiers de la Loire, où se construisent une partie des écluses du Canal pour le compte de M. Eiffel.

Trois écluses d'amont, dit l'*Evénement*, sont déjà terminées ; une est entièrement montée et se dresse au milieu du chantier ; deux autres sont démontées et prêtes à être expédiées. Chaque écluse ne forme qu'une seule porte immense en tôles et cornières assemblées, mesurant 24 mètres de longueur, 3 mètres d'épaisseur et 10 mètres de hauteur ; elle pèse 230 tonnes, se démonte en 110 morceaux et déplace 750 mètres cubes.

Il reste à construire cinq autres écluses qui seront terminées dans cinq mois. Voilà des détails qui sont de nature à rassurer complètement les actionnaires et obligataires sur l'achèvement prochain des travaux du Canal.

Un banquet de 70 couverts a été offert dans la salle Lucien. Il réunissait un grand nombre de notabilités.

Signalons aussi, ajoute le *Phare de la Loire*, la présence d'un mécanicien du chemin de fer de l'Etat et de plusieurs ouvriers monteurs des *Chantiers de la Loire* qui prouvaient, par leur participation à ce banquet, que les privilégiés de la fortune ne sont pas seuls, dans notre ville, à s'intéresser à l'œuvre de Panama.

Au dessert, M. Rivron, président de la Chambre de commerce, a ouvert la série des toasts, en buvant à « l'homme illustre à qui le com- « merce doit déjà le percement de l'isthme de « Suez et devra, à une date que chaque jour « rend plus voisine de nous, le percement de « celui de Panama ».

Après une allocution de M. Le Bouteiller, président de l'Union des actionnaires et obli-

gataires, M. Linyer a pris la parole en ces termes :

La Société de géographie de Nantes est heureuse de vous présenter, par l'organe de son président, ses respectueux hommages.

Elle salue en vous, non seulement l'illustre président de la Société de géographie de Paris, la plus ancienne Société de géographie du monde ; non seulement le président éminent de l'Alliance française, cette œuvre si patriotique, et malheureusement si peu connue dans notre département, qui, dans les contrées les plus lointaines, répand, avec la connaissance de notre langue, le prestige du drapeau national.

Elle tient surtout à saluer le géographe de génie qui, au lieu de se borner à découvrir des contrées inconnues, s'applique à transformer la physionomie du globe. Grâce à vous, Monsieur, les flots de la mer Rouge se sont mêlés aux flots de la Méditerranée; et dans un an, nous en croyons votre parole, les flots de l'océan Pacifique viendront s'unir aux flots de l'océan Atlantique.

On a dit souvent, Monsieur, et je suis fier de le répéter, que vous êtes une des plus pures gloires de la France. Vous avez, en effet, ce privilège d'échapper aux querelles des partis, et de planer au-dessus d'eux, enveloppé dans les plis du drapeau tricolore.

Aussi, quand dans la postérité la plus reculée, les peuples reconnaissants célèbreront votre mémoire, ils n'oublieront pas notre patrie qui vous a aidé de ses capitaux et de son influence; ils s'associeront à votre gloire. Et quand je cherche à incarner dans une formule le toast que je vais avoir l'honneur de vous porter, je n'en puis trouver de plus juste que celle qu'on a souvent répétée, et dont la répétition sera toujours applaudie : « au Grand Français ! »

M. Georges Schwob, au nom du syndicat de la presse nantaise, a porté le toast suivant :

En l'absence de notre cher confrère, M. Ernest Merson, directeur de l'*Union bretonne* et président du syndicat de la presse nantaise, qu'il me soit permis, au nom de cette même presse et du *Phare de la Loire*, en particulier, de porter un toast à mon vieil ami d'Egypte, à M. Ferdinand de Lesseps, qui représente la plus pure de nos gloires nationales.

Espérons qu'il terminera, malgré tous les obstacles que lui opposent la nature et la malignité de ses ennemis, le Canal de Panama aussi heureusement qu'il a achevé celui de Suez.

La presse nantaise lui aura, dans ces deux circonstances, prêté un concours dévoué qu'elle lui continuera jusqu'au bout de sa vaillante entreprise.

Souhaitons tous enfin que le Grand Français continue sa glorieuse carrière.

MM. Ferdinand et Charles de Lesseps, après avoir remercié l'auditoire du chaleureux accueil qui leur a été fait à Nantes, se sont retirés. Ils sont partis pour Paris à 11 heures 1/2 du soir.

LES CUBES
DE SEPTEMBRE ET D'OCTOBRE

Les renseignements fournis par le *Bulletin* sur la marche des travaux ont fait pressentir à nos lecteurs que la production des chantiers devait rester sensiblement constante. Elle a dépassé, pour les mois de septembre et d'octobre, 1,600,000 mètres cubes.

Il faut, pour apprécier ce chiffre, tenir compte de deux causes de réduction apparente. D'abord, à la fin de l'année, des relevés très précis sont faits des profils servant au calcul des déblais, et les réductions portées en compte pour les mois considérés devraient, en réalité, être réparties sur le cube de plusieurs mois précédents. En outre, à cause de la saison sèche prochaine, on doit faire des mouvements et des déplacements de matériel, et particulièrement de matériel de dragage, qui se trouve pendant ce temps forcément improductif.

Le tribunal de commerce a consacré son audience du 2 de ce mois à entendre la demande en déclaration de faillite et subsidiairement en dissolution de la Société du Canal interocéanique de Panama, présentée par les nommés Gauthier, Ménier-Mehut et Eugène Ménier, les rédacteurs et gérant d'une feuille criée sur les boulevards.

Me Caron, agréé de la Compagnie, a répondu en quelques mots aux adversaires de la Compagnie et démontré que leur demande, faite uniquement pour servir d'aliment à leur journal, n'était pas recevable.

Le tribunal a rendu immédiatement sur le siège le jugement dont la teneur suit :

LE TRIBUNAL,

Après avoir délibéré conformément à la loi :

Reçoit Gauthier, Menier et Menier-Mehu opposants en la forme au jugement de défaut-congé du 18 septembre, et, statuant au fond sur le mérite de leur opposition et sur la demande en déclaration de faillite :

Attendu qu'il n'est justifié d'aucune créance exigible contre la Compagnie du Canal interocéanique de Panama; que les documents présentés par les demandeurs n'établissent pas que la Société défenderesse soit en état de cessation de paiements ; que cette demande doit être rejetée ;

Sur la dissolution :

Attendu que, si les demandeurs apportent un bilan établi par eux-mêmes, duquel il résulterait que plus des trois quarts du capital social seraient perdus, ils ne fournissent pas la preuve de l'exactitude de ce bilan; qu'il n'y a donc pas lieu d'attacher d'importance à ce bilan ;

Par ces motifs,

Déboute les demandeurs et les condamne aux dépens.

LES AGENCES D'AGIOTAGE

On lit dans le *Matin :*

M. Hugo Lœwi, co-directeur de la maison de banque connue sous le nom de « Petite Bourse directe », et dont le siège est place de la Bourse, vient de disparaître dans les circonstances suivantes :

Chaque soir, Hugo Lœwi avait l'habitude d'emporter chez lui toutes les valeurs qui se trouvaient dans sa caisse ; il les rapportait le lendemain matin.

Samedi soir, il revenait de sa maison de banque, vers huit heures, croyant trouver ses employés au travail, à cause de la liquidation de fin de mois.

Ceux-ci étaient dans un restaurant voisin, en train de dîner ; Hugo Lœwi s'y rendit et se fit remettre par l'un des employés la clef de ses bureaux. Il retourna immédiatement à la banque et emporta le contenu de la caisse, soit 150,000 francs en espèces et 400,000 francs environ de valeurs diverses.

Le caissier et M. Béry, l'associé de Hugo, voyant que celui-ci ne reparaissait pas, ouvrirent la caisse et s'aperçurent qu'elle était vide ; il ne restait qu'une trentaine de mille francs de titres nominatifs.

Une enquête est ouverte par M. Rolly de Balnègre, commissaire de police, chez qui les plaintes des dupes de ce peu scrupuleux financier affluent depuis hier.

Il n'est pas inutile d'ajouter que la « Petite

Bourse directe » faisait récemment encore insérer à la quatrième page des journaux, des réclames dans lesquelles elle *offrait à perte sur les cours, des Obligations à Lots* de la Compagnie du Canal de Panama.

Son directeur paraît avoir mis à profit la confiance de ses clients en enlevant leur argent et les titres au porteur qu'ils avaient déposés dans sa caisse.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

HUITIÈME TIRAGE. — 15 NOVEMBRE 1888
1,006 OBLIGATIONS

Le huitième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le jeudi 15 novembre 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,006 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

184	26.225	51.079	67.808	87.540
1.546	26.721	51.210	67.824	87.683
2.234	27.094	52.777	69.046	88.981
3.368	27.099	53.382	69.121	89.182
3.816	27.210	53.446	69.174	89.858
4.738	27.879	53.456	69.281	90.627
4.978	28.546	53.561	69.998	90.887
4.990	28.823	55.111	72.005	91.103
5.217	29.964	55.448	72.570	91.714
5.766	30.818	55.939	73.922	92.048
7.289	31.763	55.947	75.582	92.157
7.731	31.779	56.378	76.486	92.282
7.830	32.914	56.379	76.488	92.442
9.957	33.050	56.802	76.929	92.666
9.959	33.450	57.551	77.837	93.100
11.376	33.742	57.834	78.170	93.169
13.455	33.777	58.354	79.247	93.310
13.839	34.088	58.368	79.278	93.648
13.907	34.192	59.342	79.484	93.842
14.170	34.451	60.243	79.508	94.436
14.965	34.700	60.405	79.955	94.659
15.187	35.637	60.777	80.075	97.008
15.836	35.775	61.413	80.147	97.423
16.785	37.548	61.532	80.189	99.672
17.624	37.667	62.106	80.895	99.736
17.703	37.952	62.139	81.067	99.752
18.395	39.095	62.458	81.242	99.884
18.415	39.156	62.497	81.677	100.422
19.558	39.527	62.629	82.200	101.239
19.673	39.540	62.897	82.631	102.002
19.754	40.904	63.028	82.644	102.453
19.829	41.885	63.092	83.087	103.222
19.834	44.158	63.553	83.250	103.899
21.482	44.721	63.863	83.781	104.126
21.524	45.776	64.161	83.823	104.252
22.373	45.845	64.447	84.694	105.553
22.376	46.381	64.687	84.852	105.563
23.520	47.776	65.078	84.990	106.252
24.034	48.344	65.419	85.165	106.464
24.374	49.445	66.245	86.708	106.690
25.584	50.357	67.317	87.031	107.170
25.969	50.571	67.787	87.474	107.188

107.546	137.127	167.191	196.558	227.120
107.574	137.259	167.297	197.058	227.251
107 885	137.688	167.687	197.277	227.480
107.984	137.753	168.043	197.278	227.689
108.303	138.393	168.074	198.096	228.506
109.337	138.416	170.057	199.120	228.938
109.839	138.545	170.294	199.327	229.108
110.401	138.662	170.494	200.144	229.704
111.223	138.745	170.808	200.427	229.758
111.505	140.167	171.058	201.587	230.518
112.274	140.667	171.150	201.897	230.595
113.324	141.786	171.198	202.151	231.292
114.296	141.952	171.247	202.263	232.447
115.835	142.147	171.999	202.608	232.621
116.294	142.289	172.135	203.230	233.931
116.492	142.507	172.342	203.833	234.470
117.446	142.551	172.698	203.863	234.985
117.592	143.019	172.734	204.407	235.638
120.595	144.307	172.800	205.009	235.881
120.672	144.494	173.106	205.055	236.460
120.748	145.588	173.347	205.289	237.372
120.853	145.830	173.681	206.457	238.691
121.165	145.833	173.812	206.543	238.924
121.689	146.339	174.011	206.893	239.662
121.858	147.445	174.147	207.632	239.705
122.343	148.126	174.648	208.709	240.041
122.629	148.428	175.035	208.911	240.497
123.075	148.535	175.386	210.416	241.108
123.371	148.853	175.916	211.140	242.039
123.693	148.931	176.038	211.230	242.043
123.895	149.471	176.057	211.283	242.119
124.024	149.550	176.678	212.221	242.302
124.222	149.847	177.222	212.421	242.719
124.335	150.919	178.244	212.649	242.915
124.517	151.717	179.051	212.760	243.191
125.276	152.160	179.931	213.781	243.248
125.518	152.425	180.073	214.323	243.852
125.683	152.588	181.391	215.264	243.996
126.044	152.589	181.725	215.514	245.551
126.785	153.088	182.317	217.294	245.566
126.964	153.600	182.522	217.384	245.611
127.766	154.946	184.608	217.620	245.685
128.422	155.480	184.912	217.954	246.030
128.946	156.498	186.170	217.958	246.225
129.836	156.924	186.291	218.312	246.784
130.329	157.138	187.208	219.076	246.809
130.944	158.364	187.551	219.407	247.100
131.169	159.079	187.872	220.127	247.184
131.918	159.683	188.538	220.195	247.185
132.637	160.106	188.583	221.102	247.982
132.812	160.171	188.685	221.965	248.105
133.085	160.373	189.673	222.403	248.205
133.403	160.587	189.984	222.405	248.381
133.794	160.920	190.031	223.358	248.724
133.978	161.191	191.382	223.593	248.968
134.058	161.805	192.409	224.230	249.027
134.319	162.173	192.683	224.295	249.287
134.758	162.445	193.857	224.422	250.598
135.791	163.088	194.684	226.039	250.616
135.966	164.355	196.005	226.079	250.818
136.130	165.105	196.044	226.094	250.858
136.376	165.414	196.138	226.449	251.165
136.495	165.624	196.260	226.982	251.188

251.417	281.398	310.109	351.137	381.415
251.980	281.592	310.404	352.374	381.605
252.510	282.181	310.498	352.843	382.201
252.540	282.913	310.724	352.852	382.490
252.724	283.771	311.945	353.571	382.804
253.682	283.303	312.037	353.778	383.556
253.755	284.705	312.183	353.851	384.169
253.762	285.049	313.058	354.128	385.159
254.015	285.603	313.351	354.304	385.402
254.079	286.094	314.039	354.598	385.410
255.984	287.208	315.203	354.770	385.436
256.282	287.222	315.284	355.110	385.804
256.809	287.494	315.385	355.850	385.963
256.862	287.738	318.270	356.372	386.125
257.340	288.003	319.309	356.419	387.462
258.148	288.072	320.143	356.622	388.628
258.607	288.508	320.204	356.776	388.780
259.234	288.540	322.066	357.092	389.747
259.602	288.731	323.463	357.238	389.919
259.979	288.982	323.615	357.418	390.938
260.064	289.389	323.863	357.670	391.199
261.099	290.377	324.231	358.337	391.897
262.368	290.604	324.244	361.871	391.972
262.618	291.316	324.897	364.066	393.055
264.451	292.029	326.949	364.292	393.527
264.548	292.471	327.083	365.540	393.531
264.729	293.495	327.111	365.791	393.703
265.017	294.241	327.210	365.956	396.278
265.466	294.266	328.512	366.232	396.584
265.984	294.898	328.729	366.524	397.290
266.746	295.327	329.242	366.841	397.743
266.906	295.570	329.491	366.931	398.494
267.229	295.795	330.192	367.769	399.025
267.338	296.395	331.734	367.774	399.127
267.985	296.603	331.782	368.199	399.515
268.120	297.054	332.401	368.423	399.542
268.408	297.095	332.935	368.537	399.732
268.597	297.232	334.478	368.620	400.049
269.014	297.243	334.722	369.457	400.651
269.220	297.576	334.981	372.038	401.053
269.711	298.393	335.361	372.846	402.668
269.894	298.520	335.371	372.926	403.378
269.987	298.887	335.383	373.771	403.389
271.493	299.306	336.709	373.860	403.412
273.178	300.056	336.754	374.285	403.783
273.447	300.298	337.299	374.938	404.065
273.736	301.255	337.754	375.522	405.113
274.538	301.590	339.014	375.792	405.578
275.516	301.665	339.620	376.138	405.599
275.572	302.811	341.244	376.463	405.640
275.847	302.871	341.624	376.742	406.761
276.016	303.309	343.955	376.756	408.515
276.246	303.950	344.754	377.008	408.588
276.610	305.335	345.408	377.294	410.017
276.769	306.715	346.330	377.637	410.357
277.831	306.875	347.588	377.889	410.709
278.215	306.919	347.835	378.651	411.281
279.097	307.395	347.996	378.714	411.309
279.473	307.564	348.099	379.238	411.736
279.540	307.592	348.166	379.788	412.097
279.947	308.100	348.595	380.043	412.183
280.142	308.353	349.501	380.560	412.284
281.074	308.747	349.884	381.163	412.416
281.142	309.690	349.987	381.192	412.847

414.151	434.344	448.485	464.158	483.139
415.258	434.430	448.889	464.285	483.141
416.353	434.788	449.073	465.337	484.819
416.826	435.064	449.371	466.370	485.323
417.734	435.507	449.476	468.487	487.361
418.012	437.374	449.788	469.961	487.401
418.089	437.915	450.293	470.149	487.402
418.106	438.087	450.423	470.398	488.488
418.582	438.217	450.977	470.966	489.300
419.132	438.270	451.405	472.522	489.885
420.703	438.380	452.048	472.883	490.108
420.739	439.834	452.276	473.217	490.365
421.214	439.854	452.801	473.301	490.714
421.430	439.519	453.004	473.309	491.642
421.542	439.985	453.125	473.766	493.295
422.365	440.617	453.892	473.944	493.574
422.902	440.847	453.922	474 331	495.246
423.225	440.862	454.123	474.623	495.670
423.969	441.226	454.396	475.187	495.772
424.440	442.372	454.725	475.906	496.338
425.410	443.460	455.927	475.938	496.669
425.583	443.463	456.338	475.955	496.828
427.476	444.163	457.456	476.486	497.104
427.670	444.428	457.684	476.763	497.465
428.160	444.556	457.698	476.863	498.020
428.774	445.406	457.765	477.916	498.022
429.808	445.446	459.696	477.719	498.104
431.028	445.746	460.889	478.039	498.250
432.220	446.227	462.149	478.088	499.545
433.045	447.056	463.695	478.828	
433.326	447.302	463 741	480.215	
433.467	447.367	463.810	481.190	
434.044	447.734	463.905	481.747	

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage aura lieu, à partir du samedi 15 décembre 1888, à la Caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875. — *L'intérêt cesse à partir du jour où l'obligation est remboursable.*

ACTIONS

Paiement du seizième coupon.

Les porteurs d'actions de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 16 (de 12 fr. 50) échéant le 1er janvier 1889, sera payé, à partir du mercredi 2 janvier, au siège de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de 11 fr. 975 *impôts déduits*, par action nominative, et de 11 fr. 601, *impôts déduits*, par action au porteur.

Les coupons seront également payés aux guichets des Sociétés suivantes et à ceux de leurs succursales en province et à l'étranger :

Banque de Paris et des Pays-Bas ;
Banque d'Escompte ;
Comptoir d'Escompte ;
Crédit industriel et commercial ;
Crédit Lyonnais ;
Société de Dépots et Comptes courants ;
Société générale.

OBLIGATIONS A LOTS

Paiement du premier coupon.

Les porteurs d'Obligations à Lots de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 1 (7 fr. 50), échéant le 1er décembre 1888, sera payé, à partir du samedi 1er décembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 6 fr. 915, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (3e SÉRIE)

Paiement du troisième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (3e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 3 (de 7 fr. 50) échéant le 1er décembre 1888, sera payé, à partir du samedi 1er décembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de : 7 fr. 045, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Paiement du cinquième coupon.

Les porteurs d'Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama sont prévenus que le coupon d'intérêts n° 5 (de 7 fr. 50) échéant le 15 décembre 1888, sera payé, à partir du samedi 15 décembre 1888, au siège social de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, et chez ses correspondants en province et à l'étranger, à raison de : 7 fr. 275, *impôt déduit*, par obligation nominative, et de 7 fr. 068, *impôts déduits*, par obligation au porteur.

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

Quatorzième tirage.

Le quatorzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 15 décembre 1888, à neuf heures du matin, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 1.036 obligations qui seront remboursables à dater du 15 janvier suivant, à la Caisse de la Compagnie, à raison de 1.000 fr. l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'article 5 de la loi du 23 juin 1875.

OBLIGATIONS 5 0/0

Douzième tirage.

Le douzième tirage des obligations 5 0/0 de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 15 décembre prochain, à neuf heures du matin, rue Caumartin, n° 46, et comprendra 207 obligations qui seront remboursables, à dater du mardi 15 janvier 1889, à la caisse de la Compagnie, à raison de 500 francs l'une, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 novembre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 1062. — Sur un coupon n° 8 (échéance du 15 octobre 1888) d'une obligation 3 0/0 au porteur, n° 283,298.

Opp. 1063. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 667,899 et 667,900.

Opp. 1064. — 1° Sur huit actions au porteur, nos 234,068, 412,233 à 412,239 ;

2° Sur huit obligations 5 0/0 au porteur, nos 188,290 à 188,297.

Opp. 1065. — Sur vingt actions au porteur, nos 58,293, 90,940 et 90,941, 216,966 à 216,970, 217,321, 218,906 à 218,908, 311,114 à 311,116, 311,389, 330,207, 385,295, 385,296, 424,897.

Opp. 1066. — 1° Sur vingt-cinq actions au porteur, nos 290,156, 290,157, 377,777, 395,635, 395,655 à 395,663, 421,244, 421,245, 483,500 à 483,507, 490,523 et 495,236.

2° Sur vingt actions au porteur, nos 58,293, 90,940, 90,941, 216,966 à 216,970, 217,321, 218,906 à 218,908, 311,114 à 311,116, 311,389, 330,207, 385,295, 385,296, 424,897 ;

3° Sur dix Obligations à Lots au porteur, n° 134,826 à 134,832, 134,370, 134,371, 379,485 ;

4° Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 332,905, 425,682 ;

5° Sur trois Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 87,570 à 87,572 ;

6° Sur cinq Obligations à Lots au porteur, nos 171,593, 249,114, 249,131 à 249,133 ;

7° Sur six Obligations à Lots au porteur, nos 249,138 à 249,143 ;

8° Sur six Obligations Nouvelles (2e série), au porteur, nos 48,584 à 48,585, 68,915 à 68,917 et 68,919.

Opp. 1,067. — Sur cinq Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 3,995, 3,996, 116,923, 125,687, 141,347.

Opp. 1068. — Sur cinq actions au porteur, nos 398,832, 512,863 à 512,866.

Opp. 1069. — Sur vinq-cinq actions au porteur, nos 34,787, 99,735, 99,736, 111,273, 111,274, 111,335, 158,850 à 158,853, 181,651, 197,890, 197,891, 208,888, 279,366, 286,087 à 286,090, 288,543, 310,634 à 310,638.

Opp. 1070. — Sur quatre obligations 4 0/0 au porteur, nos 265,471 à 265,472, 372,463 et 372,464.

Opp. 1071. — Sur une Obligation à Lots au porteur n° 256,707.

Opp. 1072. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 4,324.

Opp. 1073. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 223,023.

Opp. 1074. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 342,275.

Opp. 1075. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 30,018.

Opp. 1076. — Sur cinq Obligations à Lots au porteur, nos 730,387 à 730,391.

Opp. 1077. — Sur deux actions au porteur, nos 484,874 et 523,093.

Opp. 1078. — Sur quatre Obligations à Lots au porteur, nos 132,588 à 132,591.

Opp. 1079. — Sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 82,991 et 82,992.

Opp. 1080. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 220,247.

Opp. 1081. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 321,324.

Opp. 1082. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 373,691.

Opp. 1083. — Sur une Obligation Nouvelle (3e série) au porteur, n° 106,024.

Opp. 1084. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 44,815 et 249,169.

Opp. 1085. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 456,996.

Opp. 1086. — Sur deux obligations 4 0/0 au porteur, nos 18,305 et 18,306.

Opp. 1087. — Sur trois coupons n° 9 (échéance du 15 novembre 1888) des Obligations Nouvelles (1re série), nos 389,577 à 389,579.

MAINLEVÉES.

Opp. 228. — Sur dix obligations provisoires 3 0/0 au porteur, nos 417,775 à 417,776, 516,626 à 516,633.

Opp. 871. — Sur trois Obligations Nouvelles provisoires (3e série), au porteur, nos 32,767 à 32,769.

Opp. 902. — 1° Sur un coupon n° 7 (échéance du 15 avril 1888) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 405,415.

2° Sur un coupon n° 8 (échéance du 15 octobre 1888) d'obligation 3 0/0 au porteur, n° 405,415.

Opp. 955. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 4,731.

Opp. 957. — Mainlevée partielle sur un coupon n° 15 (échéance 1er juillet 1888) d'actions au porteur n° 383,772.

Opp. 975. — Sur neuf coupons n° 7 (échéance du 15 mai 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série), n° 256,956 à 256,964.

Opp. 976. — Sur dix obligations 4 0/0 au porteur, nos 336,565, 336,566, 336,836, 337,963, 339,919, 342,412, 361,366, 361,372, 363,034, 363,035.

Opp. 1004. — 1° Sur deux Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, n° 156,489, 156,490 ; 2° sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 85,836 ; 3° Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 193,400.

Opp. 1011. — 1° Sur dix actions au porteur, nos 4,079, 11,989 et 11,990, 51,436, 51,437, 189,582 à 189,586.

2° Sur treize obligations 4 0/0 au porteur, nos 135,999, 375,326 à 375,337.

Opp. 1031. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 365,184, 365,185.

Opp. 1055. — Sur six coupons n° 8 (échéance 15 août 1887) d'Obligations Nouvelles (1re série), nos 70,258 à 80,263.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Nov. 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	120 FR. PAYÉS Jouiss. 25 août 1888
2	340 339.50 337.50 337 336.50 336.25 336 335 337.50	»	332 331.50 331 330.50 330
3	335 333 332.50 328 330 331	»	325 323 322.50 325 325.50
5	335 333.50 333 331 332	»	325
6	332.75 333 333.50 334 335 332	»	325 326 327.50
7	333 334 50 335 336 336.50 337	»	327.50 328 328.50 329.50 330
8	336 336.50 337 335	»	332 331 330 332
9	337 338 336 337	»	331 331 50 330
			180 FR. PAYÉS Jouiss. 10 nov. 1888
10	335 337 335 334 50 334 333 334	»	340 328 329 330
12	335 335.50 336 335 334 335	»	330 328 327.50
13	334 333.75	»	327 326.75 326.50 327 327.50
14	335 336 339	»	328 329 330 332.50 332.75

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

Tirages des années 1888 et 1889

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1888

1	lot de............	**500.000**	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1	lot de............	**250.000**	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1	lot de	**500.000**	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000	20.000	—
2	— 5.000	10.000	—
5	— 2.000	10.000	—
50	— 1.000	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1	lot de	**250.000**	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000....	20.000	—
2	— 5.000....	10.000	—
5	— 2.000....	10.000	—
50	— 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1	lot de	**500.000**	Francs
1	—	100.000	—
2	lots de 10.000.....	20.000	—
2	— 5.000.....	10.000	—
5	— 2.000.....	10.000	—
50	— 1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1889

1	lot de	**250.000**	Francs
1	—	100.000	—
2	— 10.000.....	20.000	—
2	— 5.000.....	10.000	—
5	— 2.000.....	10.000	—
50	— 1.000.....	50.000	—

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE, — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 2 AU 14 NOVEMBRE 1888

DATES — Novembre	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 16 août 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES 2e SÉRIE Jouiss. 15 sept. 88
2	2030 2010 2000	275 272.50 273.75 271.25 270 268.75	en liquid. : 273.75 au 15, 271.25	255 254 252.50 251	153 152 151 150	193 192 191.50	349 348 347.50 346 348 345 344 342.50 340 337.50	340 335
3	2000 1995 2990 2000 1990 2010	265 263.75 265	en liquid. : 267.50 au 15, 265	250 247 246 245 248 250	150 147 147.50 148.50	190 185 189 189.50 190	337 337.50 338 337 335 334 333	338 336 327 50 325 322.50 320 330
5	2000 1985 1990 1975	262.50 263.75 265 261.25 260 258.75 257.50	en liquid. : ... au 15, 267.50	250 248 246 247 245 242	148 147 146.50 146	185 183 182 180	335	335 332 50 331 25 330
6	2000 1980 1975 1965 1950 1960 1975 1950	255 253.75 252.50 257 50 258.75 260	en liquid. : . . au 15, 251.25	245 242.50 241.25 245	147.50 147	180 178 177.50 177 180	330 332.50 335 330	330
7	»	256.25 255 257.50 258.75 260 261.25	en liquid. : ... au 15, 260	243 244 245	147 146 145.25	180 178 180 181	330 327.50 328.75 326 325 330	325 326.25 320
8	1960 1980 1997.50 2000	260 258.75 261.25 262.50 263 75 265 266.25 267.50 266.25 265	en liquid. : ... au 15, 257.50	243 244 245	150 153 148	180 182 184 185	330 327.50 330 328.75	320 322
9	2000 1975	262.50 261.25 260 263.75 258.75 257.50 256.25	en liquid. : ... au 15, 260	245 250 245	150 153 149	190 188.75 187.50 186 185.25	330 332 330 328	322 322.50 324 321 320
10	2000 1985 1980 1975	260 261.25 258.75 257.50 260	en liquid. : ... au 15, 260	245 250 245	148 147.50 147 146	185 186 187 185.50 185	330 332 328 327 326 327 328	307.50 310 311.25 317.50 315 312
12	1960 1950	256.25 255 258.75 257.50 256 25	en liquid. : ... au 15, 255	245 246	146.50 146 145.25	184 183 182.50 182 181	325 322.50	317 315 313 312 311.25 310 312.50 313.75
13	2000 1980	255 257.50 256.25	en liquid. : ... au 15, 253.75	245 246 245	145.50 145.25 145	183	326 325 324.50 324	311 310 313 314.50
14	1980 1975 1980 1990	257.50 256.25 263.75 265 267.50	en liquid. : ... au 15, 270	245 241 245	145 141 145	182 181 184	320 324	310 314

9e Année. — Numéro 223. Dimanche 2 Décembre 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

LETTRE DE M. FERD. DE LESSEPS

A Messieurs les Fondateurs, Actionnaires, Obligataires et Correspondants de la Compagnie,

Paris, le 29 novembre 1888.

MESSIEURS

L'Union des Actionnaires et Obligataires de Panama vient de faire une vaillante campagne dont nous devons lui être reconnaissants. Si ses efforts généreux et spontanés n'ont pas obtenu tout le résultat espéré, ils nous ont donné une force nouvelle et précieuse.

J'ai appris, dans les luttes qui ont rempli ma vie, que le succès définitif est certain, là où existent le courage, la confiance et la volonté inébranlable d'arriver au but.

A l'appel de l'Union, quatre cents comités se sont formés dans toute la France, affirmant l'énergie de ces sentiments.

J'en ai rencontré la vivante manifestation dans les témoignages de chaleureuse sympathie qu'on m'a prodigués ainsi qu'à mon fils, lorsqu'à la demande d'un grand nombre de villes, nous sommes allés simplement, loyalement, exposer la situation de l'entreprise.

Aujourd'hui, l'Union des Actionnaires et Obligataires de Panama possède une armée compacte, bien organisée, d'un demi-million de souscripteurs ayant placé leurs épargnes dans une entreprise à laquelle est attaché l'honneur de la France et qui sont résolus à aller jusqu'au bout.

Cette armée m'a demandé de me mettre à sa tête : je n'ai jamais reculé devant mes devoirs.

Il en est un qui s'impose avant tous les autres : je n'hésite pas à le remplir.

Il y a un an, je vous ai donné l'assurance que, s'il existait jamais un danger pour l'entreprise, je serais le premier à le signaler.

Ce danger, vous l'avez compris : il peut résulter d'un moment d'hésitation.

Des manœuvres, que vous connaissez, ont entravé le succès complet de l'émission des Obligations à Lots le 26 juin dernier.

Fidèle à mon programme, usant de l'autorisation de convertir nos dettes antérieures, que j'ai sollicitée et obtenue du Parlement, je fais étudier et je vous présenterai très prochainement des combinaisons destinées à diminuer les charges que des emprunts onéreux imposent à la Compagnie.

Cela ne suffit pas, j'ai le devoir de m'assurer, sans tarder, les ressources dont j'ai besoin pour continuer les travaux sans interruption et ouvrir le Canal à la grande navigation.

J'émets donc aujourd'hui le solde des Obligations non souscrites.

Si la souscription est complète, vous êtes désormais à l'abri de toute inquiétude sur la réalisation de votre œuvre.

Mais si ce résultat complet n'est pas actuellement indispensable, la souscription doit en tous cas atteindre un chiffre qui assure le développement régulier des travaux; aussi la souscription ne deviendra ferme qu'autant qu'un minimum de 400,000 obligations aura été placé.

Des versements très échelonnés rendront plus légère votre participation à cette émission; ils faciliteront l'accès de vos rangs à de nouvelles recrues, à tous les Français patriotes qui ne veulent pas voir passer en des mains étrangères une œuvre entreprise par la France, dirigée par des ingénieurs français, avec les capitaux de la France et au grand profit de son industrie.

L'effort que je demande aujourd'hui n'est plus soumis aux risques ordinaires des entreprises industrielles, *le remboursement des capitaux apportés et le paiement de tous les lots promis étant assurés par des dépôts de rentes Françaises ou de valeurs garanties par l'Etat* dans les caisses du Crédit foncier de France.

Je fais appel à tous les Français.

Je fais appel à tous mes associés menacés dans leur fortune.

J'ai consacré ma vie à deux œuvres qu'on a qualifiées d'impossibles : Suez et Panama.

Suez est fait et a enrichi la France : vous voudrez terminer Panama.

Votre sort est entre vos mains.

Décidez.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de mon dévouement.

Le Président-Directeur,

FERDINAND DE LESSEPS.

OBLIGATIONS A LOTS

ÉMISSION DU 12 DÉCEMBRE

On trouvera plus loin le prospectus détaillé de la souscription fixée au 12 décembre, du complément des *Obligations à Lots*, émises à 325 francs, rapportant 15 francs par an et remboursables à 400 francs ou par des lots.

Nous signalerons spécialement aux porteurs de titres de la Compagnie du Canal interocéanique qu'ils peuvent verser comme espèces, pour leur souscription, soit aux guichets de la Compagnie du Canal de Panama, 46, rue Caumartin, soit aux guichets de la Compagnie du Canal de Suez, 9, rue Charras, soit chez tous les correspondants des deux Compagnies en France et à l'étranger, ou aux caisses des établissements de crédit désignés au prospectus :

Le coupon d'*Obligation à Lots*, échu le 1er décembre, *net* .... Fr.	6.915
Le coupon d'*Obligation Nouvelle* (3e série), échu le 1er décembre, *net*..	7.045
Le coupon d'*Obligation Nouvelle* (2e série), échéant le 15 décembre, *net* .... Fr.	7.068
Les *Obligations Nouvelles* (2e série), sorties au tirage du 15 novembre, *net*.	983.20
Le coupon d'*Action*, échéant le 1er janvier 1889, *net*	11.601

Les Obligations souscrites auront l'avantage de concourir au tirage du 15 décembre 1888, qui comporte un lot de 500,000 francs, un lot de 100,000 francs, etc., etc. En vertu de la décision du Conseil d'administration du 7 septembre 1888, les obligations placées participeront seules aux tirages.

Le versement de souscription est de 30 francs par titre demandé, et les versements successifs, à partir de la répartition, échelonnés de mois en mois jusqu'au 10 juillet 1889, sont également de 30 francs. Le dernier versement, à effectuer du 5 au 10 août 1889, sera de 25 francs. Déduction faite des intérêts à échoir jusqu'au 1er septembre 1889, l'Obligation ressortira, net, à 320 fr. 33. On peut souscrire, *dès à présent,* par correspondance.

Le remboursement à 400 francs des *Obligations à Lots* et le paiement des lots sont garantis par un dépôt, dans les caisses du Crédit Foncier de France, de Rentes françaises ou de titres garantis par le gouvernement français.

On verra par la Note que nous publions ci-dessous que le montant des rentes annuelles possédées par la Société civile atteint actuellement 3,431,957 francs.

AVIS ESSENTIEL

Nous engageons vivement les porteurs de titres de la Compagnie de Panama qui désireraient utiliser leurs coupons ou valeurs échus ou à échoir en janvier pour souscrire aux *Obligations à Lots :*

A ne pas attendre la date du 12 décembre pour se présenter aux guichets des Sociétés désignées ou chez leurs correspondants.

Ils peuvent, d'ailleurs, faire parvenir leur souscription et leur versement dès maintenant, en joignant à leur envoi, après l'avoir rempli, le *Bulletin de souscription* encarté dans ce numéro.

LA GARANTIE

Des Obligations à Lots.

Nous avons fait connaître dans le *Bulletin* n° 219, du 2 octobre 1888, la situation au 30 septembre de la Société Civile formée pour garantir le paiement de tous les lots et l'amortissement des Obligations.

Les opérations effectuées à la date précitée ressortaient comme suit :

La Société Civile a employé, à ce jour, une somme de *quatre-vingt-quatre millions six cent soixante-dix-sept*

mille trois cent quatre-vingt-sept francs, dont le revenu est de *trois millions deux cent mille six cent soixante-quinze* francs.

La Société Civile a déposé successivement, dans les caisses du Crédit foncier de France, ainsi que cela est établi par des récépissés s'échelonnant du 3 août au 10 septembre 1888, des titres de rente et des Obligations garanties par l'Etat représentant un capital de *soixante-dix-neuf millions sept cent cinquante mille trois cent quatre-vingt-six* francs et un revenu de *deux millions neuf cent quatre-vingt-onze mille huit cent sept* francs.

Le dépôt des valeurs représentant la différence entre la somme employée et la somme déposée sera effectué aussitôt après la régularisation des achats et l'immatriculation des titres.

En outre, la Compagnie a remis à la Société Civile la somme nécessaire pour parfaire la différence entre le revenu de 3,200,675 francs représentant la somme des capitaux employés et la somme de 3,390,000 francs à laquelle s'élèvent les charges annuelles du paiement des lots, jusqu'à la constitution intégrale du capital de garantie.

La situation de la Société Civile s'étant sensiblement modifiée depuis deux mois par suite des acquisitions nouvelles du fonds de garantie, nous croyons devoir exposer les modifications survenues au 30 novembre dernier :

La Société Civile, à la suite de la souscription du 26 juin 1888, avait à faire face au service des lots tel qu'il a été indiqué sur le prospectus d'émission et à l'amortissement des Obligations placées.

D'après les calculs présentés par les actuaires, ce service exige un capital de *cent trois millions sept cent seize mille quatre cent trente-trois* francs.

Les encaissements effectués par la société civile s'élèvent à ce jour à *quatre-vingt-dix millions quatre-vingt-dix-neuf mille six cent trente-un* francs, constituant un revenu annuel de *trois millions quatre cent trente et un mille neuf cent cinquante sept* francs.

Le reste à recouvrer représente les sommes dues par les souscripteurs d'Obligations à Lots et payables aux époques fixées par le prospectus d'émission.

Les récépissés de dépôt des titres de rente et des obligations garanties par l'Etat, actuellement fournis par le Crédit Foncier de France, portent sur un capital de *quatre-vingt-six millions cinq cent treize mille cent trente six* francs produisant un revenu annuel de *trois millions deux cent soixante-dix-neuf mille cent trente cinq* francs.

Le dépôt des valeurs représentant la différence entre la rente achetée et la rente déposée, et afférentes à des opérations faites en novembre, sera effectué aussitôt après la régularisation des achats et l'immatriculation des titres.

LES MANŒUVRES
De la spéculation

Nous avons assisté la semaine dernière à une nouvelle et violente attaque de la part des spéculateurs, adversaires de l'entreprise, contre les valeurs de la Compagnie à la Bourse de Paris.

Suivant un procédé avec lequel les actionnaires sont maintenant familiarisés de longue date, à l'aide d'affirmations alarmantes, de bruits malveillants colportés ou répandus dans certains journaux, ces « financiers » ont cherché à provoquer une panique sur le marché, déjà influencé par les nouvelles des bourses étrangères. Dans les journées de lundi et de mardi, ils sont ainsi parvenus, au moyen de ventes à découvert, nombreuses, bruyantes, à imposer un recul de 50 francs environ à la cote des actions. Un effort plus puissant a été tenté simultanément sur les Obligations Nouvelles.

Par principe, nous évitons ici de parler des incidents de bourse, mais devant une pareille atteinte portée à la fortune de plus de 500,000 Français au profit de quelques manieurs d'argent, la plupart étrangers ou agissant pour le compte d'étrangers, le silence est impossible.

La manœuvre de baisse des 26 et 27 novembre avait un mobile qu'il est aisé de mettre à jour.

On n'ignorait pas que la Compagnie, de concert avec les grands établissements de crédit de France, s'occupait de réaliser le placement du solde des Obligations à Lots devant produire les capitaux nécessaires pour assurer l'achèvement du Canal. L'objectif des adversaires de l'entreprise était donc d'intimider les actionnaires et les obligataires, d'ébranler la confiance, de paralyser les dévouements. Pour s'efforcer d'atteindre ce résultat, ils ont eu recours au moyen ordinaire : la baisse des titres, sans souci des nombreuses victimes qu'elle pouvait faire.

L'histoire du Canal de Panama nous fournit des exemples de cette tactique. Avant l'émission des Obligations Nouvelles, 1re série, une baisse subite de 52 francs 50 était imposée aux actions ; lors de la souscription de la 3e série, leur cote descendait de 53 fr. 50. Plus récemment, en juin dernier, au moment de l'emprunt des Obligations à lots et à la suite de fausses dépêches lancées dans le monde entier annonçant la mort de M. Ferdinand de Lesseps, les actions subissaient une dépréciation de 77 fr. 50 sur leurs cours précédents.

Instruits par l'expérience, ayant pour la plupart supporté les mêmes épreuves pendant la construction du Canal de Suez, les actionnaires du Canal de Panama ne se sont pas laissé émouvoir.

Ils savent que ces attaques, ces paniques de bourse par lesquelles on cherche à les atteindre, datent du jour où la certitude du percement de l'isthme a été matériellement reconnue et, par conséquent, l'avenir rémunérateur du Canal mis hors de conteste. C'est à partir de ce moment que spéculateurs et financiers, jugeant l'affaire bonne, ont cherché à entraver la marche de la Compagnie, à nuire à son crédit, à augmenter ses charges et, en ayant recours aux moyens les plus odieux, à décourager les créateurs, les propriétaires de l'entreprise pour les dépouiller de leurs titres à bas prix, afin de leur ravir les bénéfices de l'avenir.

Ce qu'on a donc essayé encore une fois, c'est de nuire à l'avance à l'émission du 12 décembre.

Nous croyons devoir rappeler l'attention des porteurs de titres sur le plan de campagne dont les ennemis de l'entreprise poursuivent la réalisation. C'est aux intéressés à se défendre, à soutenir de leur fermeté le Conseil d'administration de la Compagnie, à protéger de concert avec lui la propriété commune contre ceux qui la convoitent. Ce sentiment, nous en avons de nombreuses preuves, est celui de nos coassociés; ils n'ont qu'à agir suivant leur conviction, suivant leur intérêt bien compris.

A ce propos, nous signalerons aux actionnaires les dangers que courent certains d'entre eux qui, écoutant les propositions de diverses maisons « de banque » ou de prétendus « syndicats », se dessaisissent de leurs titres, attirés par l'appât décevant du déport.

D'abord en livrant leurs actions pour une opération de pure spéculation, ils donnent à leurs adversaires des armes pour se faire battre, ils leur fournissent le moyen de jouer à la baisse et, par suite de déprécier leurs valeurs dans les fortes proportions qu'on sait, alors qu'en échange ils reçoivent quelques francs. Ils perdent sur leur capital, dix fois, vingt fois, le bénéfice apparent à l'aide duquel on les entraîne.

En second lieu, fait plus grave dont il existe malheureusement de fréquents exemples. les actionnaires sont exposés à ne jamais rentrer en possession des titres dont ils croient avoir toujours la libre disposition.

En d'autres termes, pour un gain de peu d'importance, réalisé à leur propre détriment, ils risquent leur capital.

Nous n'insisterons pas davantage sur ce sujet.

Pour mener à bon terme l'œuvre commune, il faut que les porteurs de titres n'abandonnent rien au hasard, ne laissent aucun avantage à leurs ennemis.

Leur cohésion, leur persévérante énergie ont permis à la Compagnie de mener l'entreprise à la phase d'achèvement; ils feront preuve encore une fois de la même solidité, de la même persistance pour triompher des derniers obstacles et conserver à la France, à eux-mêmes, le profit glorieux de l'exécution du Canal de Panama.

RAPPORT D'UN INGÉNIEUR ANGLAIS

Dans son numéro du 27 novembre dernier, le journal de Londres, *The Standard*, a publié des extraits d'un intéressant rapport sur la situation et l'avenir du Canal Interocéanique.

L'auteur de ce document est un ingénieur des mines d'Angleterre, M. Thomas Collingwood Kitto, qui, rentrant du Pérou en Europe, s'est arrêté dans l'Isthme pour visiter les chantiers.

Après avoir rendu compte de l'état d'avancement des travaux, et montré combien sont peu fondées les critiques formulées de parti-pris contre l'administration de la Compagnie, ainsi qu'il s'en est assuré sur place, M. Collingwood Kitto ajoute :

Il est difficile de comprendre pour quelle raison il existe des ennemis contre une aussi glorieuse entreprise que le Canal de Panama ; et pourtant j'ai rencontré là des individus qui étaient payés pour ne faire rien autre qu'en dénigrer les mérites. Je n'ai guère rencontré un Américain qui n'exprimât pas avec joie sa croyance que M. de Lesseps ne pourrait pas se procurer les fonds nécessaires pour l'achèvement de sa grande œuvre et que celle-ci tomberait éventuellement entre les mains des Américains.

J'ai entendu un Américain, qui avait étudié la question, dire : « *L'ouverture du Canal de Suez a augmenté de 50 pour cent le commerce des pays du Pacifique, et je crois que l'ouverture du Canal de Panama augmentera le commerce de ces pays pleinement trois fois autant dans un espace de temps aussi court.* » Telle paraît être l'opinion générale d'un bout à l'autre de la côte occidentale de l'Amérique du Sud.

Nous reproduisons, sans commentaire, les conclusions du rapport de M. Collingwood Kitto, qui affirment la conviction de l'auteur, acquise à la suite de son inspection personnelle, sur le succès final de l'entreprise:

Je suis entièrement certain que toutes les difficultés techniques par rapport au Canal de Panama sont entièrement susceptibles d'être surmontées par les administrateurs de l'entreprise, et maintenant que le travail est concentré sur le Canal proprement dit, des progrès très rapides seront faits.

Après un examen de l'ensemble des détails de l'œuvre je dois dire, malgré les opinions contraires, que je suis un croyant convaincu dans le succès définitif de cette grande entreprise.

LES TRAVAUX

Mois de Septembre 1888.

Le cube total des déblais effectués pendant le mois de septembre s'élève à 835,233 mètres. On sait qu'il restait à extraire, au 1er janvier dernier, 34,500,000 mètres dans le Canal et dans les dérivations, et, comme la production totale jusqu'à fin septembre s'est élevée à 10,731,521 mètres, il ne restait à enlever à cette époque, pour terminer les travaux, que 23,768,479 mètres. La situation des travaux est donc bonne. On remarquera toutefois que la production de septembre a été relativement assez restreinte.

La cause de cette diminution est accidentelle, elle résulte de l'état d'avancement des dragages, dans la 1re division, où on n'a fait dans le mois que 285,494 mètres au lieu de 500,000 en moyenne comme dans les mois précédents, à cause des modifications et des déplacements de matériel qu'il est impossible d'éviter en fin de travaux.

La production reprendra toute son activité dès que les dragues de la 1re division pourront être définitivement transportées dans la 2e.

Les terrassements du Canal peuvent être considérés comme terminés depuis l'origine jusqu'au kilomètre 16,300, et il ne reste à faire que de l'approfondissement dans le reste de la 1re division, entre le kilomètre 16,300 et le kilo-

mètre 21,800. Cet approfondissement sera certainement fini dans les premiers mois de l'année prochaine.

La deuxième division comprise entre les kilom. 26,350 et 44,000 où les terrassements à sec sont sur le point d'être terminés et dans laquelle on commence les dragages, traverse une période de transition qui fait subir aux travaux un ralentissement qui sera désormais de courte durée.

Les six premières dragues de 180 chevaux et les suçeuses dont MM. Vignaud et Barbaud ont terminé le montage, auront très prochainement creusé leurs premiers bassins et pourront entrer en plein fonctionnement.

On termine, dans la 3e division, entre les kilom. 44 et 53,600, l'établissement des cunettes d'attaque des deux grandes tranchées qui restent à percer, et on achève la construction du chemin de fer qui devra transporter au barrage du Chagres tous les déblais du canal. Les travaux de cette division entreront prochainement dans leur période d'achèvement.

Les deux bassins de dragage que MM. Artigue, Sonderegger et Cie ont installés à la Culebra, du côté d'Emperador à la cote 65 et du côté de Cucaracha à la cote 61, sont complètement terminés, leurs barrages ont été éprouvés et sont complètement étanches; leurs dragues et leurs appareils de refoulement des déblais fonctionnent d'une manière satisfaisante ; les entrepreneurs ont ainsi obtenu un très beau succès et pourront, dès que les équipages de leurs dragues seront mieux au courant des manœuvres à faire, augmenter leur production dans une très forte proportion.

MM. Baratoux, Letellier et Cie continuent, avec leurs deux dragues marines de 250 chevaux et avec leurs sept dragues de 180 chevaux, l'ouverture d'une première passe dans la vallée basse du Rio Grande et l'approfondissement du chenal maritime de la rade de Panama ; ils achèvent en outre, en ce moment, le montage de deux dragues à long couloir. Leur production du mois de septembre a été de 202,930 mètres.

L'activité est toujours très grande dans les chantiers des écluses ; comme nous l'avons déjà dit, le cube total des déblais à effectuer est d'environ 1,240,000 mètres cubes, et le volume des terrassements exécutés au 25 septembre se répartit comme suit :

Ecluse n°	1	58.632 m. c.
—	2	67.543 —
—	3	66.940 —
—	4	60.461 —
—	5	30.409 —
—	6	51.347 —
—	7	55.313 —
—	8	54.768 —
—	9	63.828 —
—	10	33.477 —
	Total	542.718 m. c.

On a donc fait, en résumé, dans les écluses, les 44 centièmes des fouilles à exécuter.

TAHITI ET LE CANAL DE PANAMA

Le journal *La Gironde*, de Bordeaux, a reçu de son correspondant particulier à Papeete (Tahiti) une lettre à laquelle est jointe le texte d'une partie du discours prononcé par le gouverneur de la colonie à l'occasion de l'ouverture de la session ordinaire du Conseil général, qui a eu lieu le 20 août dernier. Ces deux documents traitent de l'importante situation que fera à la possession française l'ouverture du Canal interocéanique, et des mesures étudiées par les autorités locales pour assurer à Tahiti tous les avantages que cet archipel peut attendre de la nouvelle route maritime.

Le correspondant de *La Gironde*, signalant la patriotique vigilance de M. Lacascade, s'exprime ainsi :

Cet administrateur méritant, qui ne néglige jamais rien de ce qui peut pousser au développement des affaires du pays, et conséquemment de celles de la métropole, met aujourd'hui tout en œuvre pour que Tahiti soit prêt à recevoir les vaisseaux le jour où, passant de l'Atlantique dans le Pacifique par le canal interocéanien, ils feront forcément escale chez nous pour s'y ravitailler, et de là gagner l'Australie, la Calédonie, la Nouvelle-Zélande, etc., etc.

Voici les passages du discours du gouverneur concernant les projets à réaliser par l'administration de Tahiti de façon à fournir aux bâtiments qui desserviront le trafic par la voie de Panama les plus grandes facilités d'accès et de ravitaillement :

Je ne saurais oublier, Messieurs, que je n'ai cessé depuis deux ans de vous prier de porter votre attention sur les conséquences économiques qui découleront forcément pour Tahiti de l'ouverture du Canal de Panama. Vous me rendrez cette justice que je n'ai rien négligé pour que les mandataires du pays fussent en mesure de procurer à la colonie, le moment venu, tous les avantages qui doivent faire naître des trafics que nous promet la nouvelle voie maritime qui occupe actuellement l'attention du monde entier. Après avoir fait appel plusieurs fois à votre sollicitude pour un tel examen, j'ai constitué une commission spéciale au sein de laquelle vous avez désigné vos mandataires. Je ne sais encore où en sont ses travaux, mais j'ai lieu d'espérer qu'ils pourront prochainement vous être communiqués, et que, s'ils ne peuvent trouver place dans les délibérations de cette session, ils feront prochainement l'objet d'une réunion extraordinaire à laquelle il me serait agréable de vous convoquer.

Déjà, sans empiéter sur le rôle de cette Commission, mais pour éclairer au contraire les résolutions qu'elle vous soumettra, l'administration a fait étudier d'une manière spéciale trois des points principaux qu'embrassera forcément son examen. Je veux parler :

1° De l'éclairage du chemin que devront suivre à travers les Tuamotu les bâtiments qui emprunteront la voie de Panama. Les points où doivent être établis les phares destinés à assurer la sécurité de la navigation dans ces parages sont déjà choisis. Il ne restait plus qu'à procéder à l'étude sur place des terrains, des matériaux que pourraient fournir ces localités et des conditions de construction des phares à y placer. Ce

soin vient d'être confié à une commission technique dont les travaux me seront prochainement remis.

2° De l'établissement de quais, de débarcadères ou de jetées pouvant permettre un prompt débarquement et l'embarquement facile du combustible dont les steamers de passage dans notre port seront forcés de s'approvisionner.

3° Enfin, de la possibilité de constituer, soit sur quelques points de Tahiti, soit dans quelques-unes des îles du groupe des Marquises, un approvisionnement suffisant de gros bétail pour faire face à tous les besoins nouveaux qui naîtront du courant de navigation que fait prévoir le percement de l'isthme de Panama.

Il importe, Messieurs, de se bien pénétrer de cette pensée, que je vous demande la permission de résumer en une formule concise; les obligations que réclameront de vous les navires qui fréquenteront ces parages seront celles-ci : *sécurité pour la navigation à travers les Tuamotu; approvisionnement prompt, facile et abondant de charbon et de viande fraîche.* Si nous ne sommes pas en mesure de satisfaire à cette triple obligation, n'attendons, Messieurs, aucun résultat avantageux pour notre colonie des efforts patients, du travail gigantesque — que couronnera bientôt le succès — du Grand Français, dont l'œuvre a pour conséquence de placer Tahiti sur la route qui reliera l'Europe au continent australien.

La réalisation de ces mesures est, du reste, comme l'indique le correspondant de *la Gironde*, liée à d'autres projets se rattachant à la même question et dont certains vont être mis en œuvre par le gouvernement français :

Le charbon et les bœufs dont les vapeurs auront besoin peuvent être tirés de la Nouvelle-Calédonie où ils existent en grande abondance et d'excellente qualité. Les Messageries maritimes nous les apporteraient par une ligne annexe faisant suite à celle de Marseille à Nouméa. C'est une question à mettre à l'étude et à résoudre le plus promptement possible, afin d'être prêts au moment voulu.

Encore une fois, les vaisseaux seront forcés de se ravitailler chez nous, d'où de grands bénéfices qu'il faut nous mettre en mesure de recueillir au jour du percement de l'isthme.

La métropole, parfaitement au courant de la situation et en prévision de l'avenir, se dispose à agir pour ce qui la concerne. Elle va éclairer le groupe des Tuamotu (qui font partie des établissements français de l'Océanie); elle fait pousser les travaux d'études pour la création d'un bassin de radoub à Port-Phaéton (Taravad-Tahiti). La colonie, de son côté, ne peut rester inactive.

Les efforts faits par Tahiti, d'une part, et par la Martinique pour son port de la Pointe-à-Pitre, d'autre part, montrent l'intérêt considérable qu'aura pour ces colonies françaises du Pacifique et de l'Atlantique l'ouverture du Canal de Panama au point de vue du développement de leur commerce local et de leur prospérité.

L'ÉMISSION DU 12 DÉCEMBRE 1888

Plusieurs organes de la presse française ont déjà fait ressortir l'importance, au point de vue national, de l'achèvement du Canal de Panama et la nécessité pour les capitalistes français de défendre par leur concours énergique la réalisation de l'entreprise contre les convoitises étrangères.

Nous reproduisons, à ce titre, les appréciations de deux de nos confrères, qui résument l'opinion généralement exprimée :

Extrait du « Rentier ».

M. Ferdinand de Lesseps et son fils Charles de Lesseps ont poursuivi à travers la France un voyage très applaudi de propagande pour leur œuvre du Canal de Panama. Sous le rapport de l'accueil qui leur a été fait partout, de la sympathie respectueuse rencontrée sur son passage par le vaillant et infatigable octogénaire qui est l'âme de cette grande entreprise, cette tournée ne pouvait avoir un plus grand succès. Les Comités formés dans chaque ville, les autorités de tout ordre, la foule elle-même se portant aux conférences que présidait M. de Lesseps ont rendu hommage à sa conviction et ont applaudi à son activité.

Mais ce résultat tout moral doit être suivi d'un résultat effectif, d'un effort pécuniaire général, si l'on ne veut pas qu'il s'évanouisse sans profit positif pour l'entreprise de Panama.

Nous avons toujours dit que l'achèvement du Canal de Panama était une question de confiance, de temps et d'argent. Ce qu'il faut pour le succès de cette œuvre, ce sont des capitaux suffisants pour la terminer. Les expressions de sympathie et les applaudissements prouvent combien le public a confiance dans MM. de Lesseps; mais il est nécessaire que cette confiance se traduise par des actes décisifs et que le solde des obligations soit souscrit et placé. On compte par toute la France environ 400 comités. Il y a près de 500,000 intéressés : avec deux obligations souscrites par intéressé, le solde de l'emprunt serait placé. Ce dont les porteurs de titres doivent se préoccuper, c'est de fournir de nouveaux fonds; les expressions de sympathie n'avancent pas sensiblement leurs affaires. Le concours que leur intérêt leur commande d'apporter est un concours personnel; chacun doit agir pour son compte, sans s'en remettre vaguement au public en général.

Il n'y a pas d'illusions à se faire. Avec de l'argent, c'est-à-dire avec la souscription du reliquat des Obligations à Lots, M. de Lesseps a toujours répété qu'on aura la continuation des travaux, l'achèvement du Canal et la rémunération du capital engagé. Mais, si les intéressés eux-mêmes manquent de confiance, s'ils s'abstiennent, si chacun d'eux compte sur le voisin, l'activité de MM. de Lesseps, leur vaillante propagande, les applaudissements qu'ils recueillent, les sympathies qu'ils soulèvent sur leur passage resteront insuffisants, et les difficultés de la phase actuelle de l'entreprise subsisteront malgré tous leurs efforts. Avec le concours et la confiance des intéressés associés à leur œuvre, ils ont été jusqu'ici et resteront assez forts; mais que peuvent-ils sans cet appui?

Il y a encore une ligne de conduite essentielle, qui s'impose aux porteurs de titres du Panama. C'est de garder leur sang-froid, de s'abstenir de toute spéculation sur leurs titres. En se prêtant aux affaires de ce genre, sous quelque couleur qu'elles leur soient présentées, ils offrent prise à la spéculation adverse, ils lui donnent des forces et encouragent les fluctuations de la Bourse et les attaques combinées contre l'entreprise à laquelle ils sont intéressés...

En résumé, l'activité de M. Ferdinand de Lesseps est aussi méritoire que digne de l'admiration universelle ; mais elle ne peut pas faire, à elle seule des miracles. Elle ne peut suffire à tout et a besoin d'être secondée, d'une part par une vigilance et une surveillance attentive sur le marché, de l'autre, par la continuation de la confiance et du concours des intéressés eux-mêmes. Leur coopération, leurs démarches combinées leur ont fait remporter un grand succès, lorsqu'elles ont rendu possible la création des Obligations à Lots ; qu'ils ne rendent pas ce succès inutile en le laissant à moitié chemin. Ils sont toujours en présence de cette situation, qui ne comporte pas d'illusions :

Pour achever le Canal, il faut de l'argent ; il faut que la souscription des Obligations à Lots soit achevée. Dans une certaine mesure, les porteurs de titres peu-

vent fonder des espérances sur autrui, c'est-à-dire sur le public en général. Mais mieux vaut qu'ils ne comptent que sur eux-mêmes.

Extrait de « la France »

Quand l'épargne démocratique, la plus nombreuse et la plus intéressante, est mise en péril par des spéculateurs éhontés et par les intrigues de l'étranger, il est du devoir de tous de se grouper pour la défendre, comme tous les citoyens se groupent pour défendre le territoire en temps de guerre.

La solidarité patriotique est aussi indispensable dans un cas que dans un autre.

Il est aujourd'hui incontestable que l'œuvre du canal de Panama, entreprise par les capitaux accumulés de près d'un million de travailleurs ou de petits rentiers français, est l'objet des attaques incessantes de spéculateurs cherchant à édifier leur fortune sur la peur qu'ils sèment, et des étrangers qui voudraient s'en emparer après avoir ruiné les amis et les admirateurs de M. de Lesseps.

A ces attaques, les établissements de crédit de notre pays viennent de répondre en se rangeant du côté du promoteur du percement de l'isthme de Panama ; ils ont décidé, d'accord avec la haute banque et la Compagnie, qu'une émission du solde des obligations à lots serait faite sous leurs auspices et avec leur concours réel et effectif. Pour eux, il s'agit non seulement d'éviter un échec français, mais surtout que les spéculateurs provoquent un nouveau krach financier dont les conséquences seraient plus funestes que celui de 1881, parce qu'il atteindrait particulièrement la petite épargne.

Désormais, les ennemis de l'intérieur ou de l'extérieur, du Panama, c'est à-dire de la petite épargne, auront à lutter contre une puissance financière autrement redoutable que l'honnêteté de M. de Lesseps ; ils se trouveront en présence des grands établissements de crédit et de la haute banque du pays, groupés dans le désir de défendre leur réputation et leur crédit en protégeant les intérêts de près d'un million de citoyens.

Cette union, cette solidarité patriotique, était inévitable, parce qu'elle était nécessaire ; si elle s'était faite il y a six mois, l'émission dernière qui, d'après les ingénieurs compétents, était suffisante pour percer l'isthme de Panama, aurait été souscrite.

L'indifférence de quelques-uns a arrêté l'enthousiasme des autres.

Il ne s'agit plus de récriminer puisque le mal va être réparé avec le concours de tous.

Un nouvel appel sera adressé prochainement à l'épargne française qui aura à déclarer, par une sorte de plébiscite dont les bulletins de vote seront des feuilles de souscription, si elle peut renoncer aux millions déjà sacrifiés ou bien si avec quelques-uns encore elle veut faire de Panama un nouveau Suez.

La question est nettement posée, elle n'offre aucune équivoque. Le Canal de Panama sera terminé ; il s'agit maintenant de savoir qui le terminera : les Français ou les étrangers.

L'AVENIR DE L'ILE DE CURAÇAO

Ainsi que les Antilles françaises et espagnoles, la possession hollandaise de Curaçao bénéficiera considérablement du percement de l'isthme de Panama.

La *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, de Berlin, étudiant l'importance économique de cette île comme entrepôt entre les Antilles et les états du nord-ouest de l'Amérique du sud, notamment le Vénézuela et la Colombie, énumère diverses causes qui ont empêché le commerce de se développer. Cette situation se modifiera dans un sens favorable dès que le Canal interocéanique livrera passage aux navires.

On fonde de grandes espérances pour l'avenir de Curaçao sur l'ouverture du Canal de Panama, remarque la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*. Dans un discours prononcé le 17 octobre 1885 devant la seconde Chambre néerlandaise, le Ministre des colonies d'alors a fait ressortir qu'après l'ouverture du Canal de Panama, Curaçao pourrait acquérir pour les Indes occidentales, la même importance que Singapoure a pour les Indes orientales ; elle pourrait devenir un lieu d'entrepôt pour le commerce d'échange entre l'Europe et l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, attendu que par sa position géographique, elle était propre à servir de dépôt ainsi que de lieu de réparations et de port d'approvisionnement pour le charbon.

Faisant ensuite ressortir que la Martinique et la Guadeloupe ont déjà plus largement profité que la colonie hollandaise en tant que centres de dépôt pour les fournitures, machines et matériel destinés aux travaux du percement de l'Isthme, la *Norddeutsche* mentionne l'opinion qu'après l'ouverture du Canal de Panama Curaçao sera avantageusement placée comme point de relâche pour les lignes de navigation entre le Brésil et Colon, pour les voiliers en destination de ce port et pour une certaine partie des vapeurs provenant d'Europe ou y retournant.

OBLIGATIONS A LOTS

Troisième tirage.

Le troisième tirage des obligations à lots de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama aura lieu le samedi 15 décembre prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

A ce tirage, il sera extrait de la roue 61 numéros représentant 61 obligations placées et, conformément à la décision prise par le Conseil d'administration, les numéros correspondant à des obligations non placées seront considérés comme non sortis de la roue et y seront réintégrés en présence des obligataires.

L'obligation placée dont le numéro sortira le premier sera remboursable par... **500,000** fr.

L'obligation placée dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par... **100,000** fr.

Les obligations placées dont les numéros sortiront les troisième et quatrième seront remboursables chacune par......... **10,000** fr.

Les obligations placées dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacune par.......................... **5,000** fr.

Les obligations placées dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e, 10e et 11e seront remboursables chacune par.................. **2,000** fr.

Les 50 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par .... **1,000** fr.

Le paiement des lots aura lieu à partir du mardi 15 janvier suivant, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE

DE

PANAMA

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 300 MILLIONS DE FRANCS ENTIÈREMENT VERSÉS

PRÉSIDENT-DIRECTEUR : M. FERDINAND DE LESSEPS

Emprunt de 720 millions (2me Emission)

Emprunt autorisé conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai 1836, par la loi du 8 juin 1888, mais sans aucune garantie ou responsabilité de l'État

Souscription publique à 1,100,000 Obligations à Lots

ÉMISES A 325 FRANCS

RAPPORTANT 15 FRANCS PAR AN

Payables semestriellement les 1er Mars et 1er Septembre de chaque année

REMBOURSABLES PAR DES LOTS OU A 400 FRANCS

dans un délai maximum de 99 ans à dater du 16 août 1888.

Ces Obligations participeront au tirage du 15 Décembre 1888

TABLEAU DES LOTS TIRÉS CHAQUE ANNÉE

6 tirages par an, du 16 Août 1888 au 15 Juin 1913.

3 lots de 500.000 fr. — 3 lots de 250.000 fr. — 6 lots de 100.000 fr., etc., etc.

15 Décembre	Francs.	15 Février	Francs.	15 Avril	Francs.	15 Juin	Francs.	16 Août	Francs.	15 Octobre	Francs.
1 lot de	500.000	1 lot de	250.000	1 lot de	500.000	1 lot de	250.000	1 lot de	500.000	1 lot de	250.000
1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000
2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20 000	2 lots de 10,000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000	2 lots de 10.000.	20.000
2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000	2 — 5.000.	10.000
5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10 000	5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000	5 — 2.000.	10.000
50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50.000	50 — 1.000.	50 000

Par an : **366 lots** s'élevant à **Fr. 3.390.000**

4 tirages par an, du 16 août 1913 jusqu'à complet amortissement

2 lots de 500.000 fr. — 2 lots de 250.000 fr. — 4 lots de 100.000 fr., etc.

15 Février	Francs	15 Mai	Francs	16 Août	Francs.	15 Novembre	Francs.
1 lot de...........	500.000	1 lot de...........	250.000	1 lot de...........	500.000	1 lot de...........	250.000
1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000	1 —	100.000
1 —	10.000	1 —	10 000	1 —	10.000	1 —	10 0000
1 —	5.000	1 —	5.000	1 —	5.000	1 —	5 000
5 lots de 2,000.....	10.000	5 lots de 2,000.....	10.000	5 lots de 2.000.....	10.000	5 lots de 2.000......	10.000
50 — 1,000.....	50.000	50 — 1,000.....	50.000	50 — 1.000.....	50.000	50 — 1.000......	50.000

Par an : **236 lots** s'élevant à **Fr. 2.200.000**

LES OBLIGATIONS PLACÉES PARTICIPERONT SEULES AUX TIRAGES

Le paiement des lots aura lieu un mois après chaque tirage

Le remboursement à 400 francs et le paiement des lots sont garantis par un dépôt, dans les Caisses du Crédit Foncier de France, de Rentes françaises ou de Titres garantis par le Gouvernement français, conformément aux termes ci-après de la loi du 8 juin 1888 (article 1er, paragraphe 4) :

« *Le remboursement de cet emprunt dans un délai maximum de 99 ans et le paiement des Lots seront* « *garantis par un dépôt suffisant, avec affectation spéciale, de Rentes françaises ou de Titres garantis par le* « *Gouvernement Français.* »

Indépendamment de l'amortissement qui se fera chaque année par le paiement des lots, l'amortissement à 400 francs commencera à partir de 1913.

Le dépôt en Rentes françaises ou Titres garantis par le Gouvernement français est administré par une Société civile spéciale, indépendante de la Compagnie de Panama.

Prix d'Émission payable comme suit :

Versement	Détail	Sommes nettes à verser.
1er Versement	30 fr. en souscrivant	30 fr. »
	60 fr. à la répartition (du 15 au 18 décembre 1888)	60 fr. »
2me —	30 fr. du 5 au 10 Janvier 1889, sous déduction des intérêts acquis à raison de 4 0/0 l'an	29 fr. 90 (Timbre compris.)
3me —	30 fr. du 5 au 10 Février 1889 — — —	29 fr. 73
4me —	30 fr. du 5 au 10 Mars 1889 — — —	29 fr. 68
5me —	30 fr. du 5 au 10 Avril 1889 — — —	29 fr. 54
6me —	30 fr. du 5 au 10 Mai 1889 — — —	29 fr. 47
7me —	30 fr. du 5 au 10 Juin 1889 — — —	29 fr. 35
8me —	30 fr. du 5 au 10 Juillet 1889 — — —	29 fr. 28
9me —	25 fr. du 5 au 10 Août 1889, sous déduction des intérêts acquis à raison de 4 0/0 l'an jusqu'au 1er Septembre 1889	23 fr. 38
	Total	320 fr. 33

Les coupons échus et ceux à échoir en Janvier 1889, de rentes françaises au porteur, d'actions et d'obligations des six grandes Compagnies de Chemins de fer français, d'obligations de la Ville de Paris, de valeurs de la Compagnie de Suez et de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique, seront acceptés en paiement.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA SOUSCRIPTION

Un droit de préférence est accordé aux porteurs d'Obligations Nouvelles 3me série (émission du 14 mars 1888) ; ils pourront souscrire au nouvel emprunt, avec irréductibilité, un nombre de titres nouveaux égal au nombre des titres de cette 3me série possédés par eux. En outre, la Compagnie leur accorde le droit d'échanger leurs titres libérés (Obligations Nouvelles, 3me série) contre des obligations à lots du présent emprunt.

Dans ce cas, leurs titres seront pris en paiement au prix de 425 francs ; la soulte qui pourra leur revenir sur les titres échangés, sera intégralement appliquée à la souscription irréductible d'obligations du nouvel emprunt, soit à titre de premier versement ou de versements anticipés, soit à titre de libération entière.

Sur les sommes versées par chaque souscripteur pour une obligation, 60 fr. sont attribués à la Société civile formée entre tous les souscripteurs des obligations du présent emprunt, aux termes d'un acte reçu par Me Champetier de Ribes et son collègue, notaires à Paris. Les capitaux appartenant à la Société civile sont placés en Rentes françaises ou en Titres garantis par le Gouvernement Français, de manière à assurer le remboursement des obligations sorties à 400 fr. et le paiement des lots, conformément à l'article 1er, § 4, de la loi du 8 juin 1888.

Le remboursement du capital de 400 francs et le paiement des lots, ainsi garantis, le sont en outre directement par la Compagnie universelle du Canal interocéanique, qui reste seule chargée du service des intérêts.

La souscription au présent emprunt emporte adhésion aux statuts de la Société civile.

Les titres provisoires attribués aux Souscripteurs à la répartition, seront au porteur ou nominatifs, suivant leur demande. Ils seront délivrés à la caisse où la souscription aura été faite.

A partir du 1er septembre 1889, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs, sans conformité de numéros. Les titres définitifs prendront seuls part au tirage du 15 octobre 1889.

Les versements successifs sur les obligations provisoires seront reçus au siège de la Compagnie, aux guichets des Sociétés de crédit désignées ci-dessous et chez leurs correspondants en France et à l'Etranger.

Les versements en retard seront passibles d'un intérêt de 5 0/0 l'an.

Les titres provisoires sur lesquels les versements exigibles n'auraient pas été effectués pourront être vendus à la Bourse de Paris, sans mise en demeure, un mois après l'échéance du terme dû, pour le compte et aux frais et risques des retardataires ; dans tous les cas, ils ne pourront être régularisés que par le versement d'une soulte représentant les intérêts composés nécessaires à la reconstitution du capital d'amortissement et de garantie des lots. *En cas de sortie au tirage, les porteurs de titres non régularisés seront déchus du droit à la prime de remboursement et au bénéfice des lots.*

Les titres définitifs seront munis de coupons semestriels de 7 fr. 50 c. aux échéances des 1er mars et 1er septembre, payables au siège social de la Compagnie à Paris et chez ses Correspondants en France et à l'Etranger.

La souscription sera annulée, si elle n'atteint pas le chiffre minimum de 400,000 obligations.

Les formalités nécessaires pour l'admission des obligations à la cote officielle seront remplies en temps opportun.

On souscrit, *dès à présent*, par correspondance ou aux guichets des Sociétés désignées ci-dessous :

A PARIS :

A la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique, 46, rue Caumartin.
A la Compagnie Universelle du Canal de Suez, 9, rue Charras.
Au Comptoir d'Escompte de Paris, 14, rue Bergère.
A la Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, 72, rue de la Victoire.
A la Société de Dépôts et de Comptes courants, 2, place de l'Opéra.
A la Société Générale *pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France*, 54, rue de Provence.
A la Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin.
Au Crédit Lyonnais, 19, boulevard des Italiens.
A la Banque d'Escompte de Paris, place Ventadour.
A la Banque Franco-Égyptienne, 3 et 5, rue Saint-Georges.

A NEW-YORK :

Au Siège du Comité Américain de la Compagnie du Canal Interocéanique de Panama.

Et dans leurs Bureaux de quartiers à leurs Agences en province et à l'Etranger et chez **leurs Correspondants** en France et à l'Etranger.

La souscription sera close le Mercredi 12 Décembre 1888, à 5 heures du soir

MÉTÉOROLOGIE ET MARÉGRAPHIE
DE L'ISTHME DE PANAMA

Mars 1888

Météorologie. — Le tableau ci-dessous donne les résultats les plus intéressants des observations du mois de mars 1888 :

STATIONS	TEMPÉRATURE absolue minim.	TEMPÉRATURE absolue maxim.	TEMPÉRATURE moyenne des minima et maxima moyens.	ÉTAT hygrométrique moyen.	PLUIE Hauteur en millimèt.	PLUIE nombre de jours.
Colon ...	23°2	31°4	27°2	76 9	32m/m0	13
Gamboa.	19 4	33 0	27 7	72 4	10 0	4
Naos	22 4	30 4	26 5	76 9	0 8	2
Totaux.	65 0	94 8	81 4	226 2	42 8	19
Moyennes	21 7	31 6	27 1	75 4	14 3	6

La température a subi une hausse générale ; la moyenne a augmenté de 0°8 de février à mars. Cette augmentation est surtout sensible dans les maxima. Gamboa a, comme toujours, les écarts journaliers les plus considérables ; ses minima notamment sont relativement bas.

La température de l'eau de la mer a un peu baissé par rapport au mois de février. La moyenne à Colon est 28°3 et à Naos 24°9, d'où une différence de 3°4 entre les deux côtes. C'est ordinairement en février ou mars que se présente le minimum de l'année.

L'état hygrométrique a augmenté dans les trois stations. Une augmentation est constatée également à Colon et à Naos en ce qui concerne le nombre des jours de pluie ; ce nombre à Gamboa n'a pas varié d'un mois à l'autre. Mais les chutes d'eau, qui se sont produites plus fréquemment étant d'ailleurs peu abondantes (0mm2 à 8mm8 par jour), il en résulte que la quantité totale de pluie recueillie en mars est moindre qu'en février. Le niveau du Chagres n'a éprouvé qu'une faible oscillation de 0m06 d'amplitude ; elle a eu lieu le 5 mars. Les eaux ont baissé lentement ensuite jusqu'à la fin du mois ; la descente totale ne dépasse pas 0m14.

L'alizé s'est constamment fait sentir. Sa direction, à Colon, a été presque toujours le Nord et quelquefois le Nord-Ouest, à Gamboa, plus souvent le Nord que le Nord-Est, les calmes toujours fréquents le soir et le matin ; enfin à Naos plus souvent le Nord-Ouest que le Nord. Pour ces trois stations c'est le régime habituel de la saison sèche ; toutefois, dans la dernière, on constate l'apparition des vents du Sud-Est.

Marégraphie. — Les mouvements les plus accentués de la marée sont indiqués dans le tableau suivant :

STATIONS	NIVEAU minimum.	NIVEAU maximum.	AMPLITUDE maximum.
Colon	—0m 15	0m 30	0m 36
Naos	—0 32	5 88	6 12

Ces mouvements, à Colon, ne présentent rien de particulier. Mais à Naos, leur amplitude est plus marquée qu'au mois de février. Ils ont eu lieu, de part et d'autre, les 29 et 30 mars, c'est-à-dire deux ou trois jours après la pleine lune du 27.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES
Signifiées du 15 au 30 novembre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 1088. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 249,125.

Opp. 1089. — Sur deux coupons n° 8 (échéance du 1er octobre 1888) d'obligations 4 0/0 au porteur, nos 359,198, 455,399.

Opp. 1090. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 565,399 et 565,400.

Opp. 1091. — Sur deux Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 38,103 et 38,104.

Opp. 1092. — 1° Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 145,877.

2° Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 175,328.

3° Sur deux obligations 3 0/0 au porteur, nos 531,614 et 577,349.

Opp. 1093. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 697,024.

Opp. 1094. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 41,110.

Opp. 1095. — Sur trois Obligations à Lots au porteur, nos 354,047, 354,048, 372,523.

Opp. 1096. — 1° Sur cinq coupons n° 8 (échéance du 15 octobre 1888) d'Obligations 3 0/0 au porteur, nos 235,614, 235,615, 235,616, 235,617, 584,583 ;

2° Sur un coupon n° 8 (échéance du 15 août 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, n° 2,940.

3° Sur deux coupons n° 4 (échéance du 15 septembre 1888) d'Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 168,385 et 168,386.

Opp. 1097. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations Nouvelles (3e série), n° 1,385, pour dix Obligations.

Opp. 1098. — Sur une Obligation à Lots, au porteur, n° 62,529.

Opp. 1099. — Sur deux coupons n° 16 (échéance du 1er janvier 1889), d'actions au porteur, nos 324,350 et 324,351.

Opp. 1100. — Sur une action au porteur, n° 42,520.

Opp. 1101. — Sur une action au porteur, n° 373,984.

Opp. 1102. — Sur cinq obligations 5 0/0 au porteur, nos 91,546, 56,619, 56,620, 77,950, 77,951.

Opp. 1103. — Sur vingt-huit actions au porteur, nos 446,688, 449,106, 451,632, 452,750 à 452,752, 461,505, 471,280, 471,281, 473,588, 473,998, 479,226, 484,526, 484,527, 485,540 à 485,542, 492,413, 495,063 à 495,069, 492,985, 492,986, 525,160.

Opp. 1104. — Sur dix actions au porteur, nos 143,508, 144,712, 365,857 à 365,862, 502,064, 537,052.

Opp. 1105. — Sur trente Obligations à Lots au porteur, nos 123,629 à 123,658.

Opp. n° 1106. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 151,318 et 151,319.

Opp. 1107. — 1° Sur quatre Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 149,989 à 149,992.

2° Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 455,056.

Opp. 1108. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 345,791.

Opp. 1109. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), n° 93,414 comprise dans un certificat d'inscription nominative, n° 4,002 pour cinq obligations.

Opp. 1110. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 73,394.

Opp. 1111. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 819,718 et 819,719.

Opp. 1112. — Sur cinq Obligations à Lots au porteur, nos 635,023 à 635,027.

Opp. 1113. — Sur dix-huit obligations 3 0/0 au porteur, nos 23,739 à 23,743, 245,319 à 245,321, 152,302 à 152,311.

MAINLEVÉES.

Opp. 450. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 4,254 pour dix obligations.

Opp. 669. — Sur une action au porteur, n° 309,095.

Opp. 746. — Sur trois actions au porteur, n°s 221,443, 221,444 et 400,773.

Opp. 841. — Mainlevée partielle sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, n°s 377,005 et 377,042.

Opp. 845. — 1° Sur deux coupons n° 6 (échéance du 15 octobre 1887) d'obligations 3 0/0 au porteur, n°s 299,752 et 299,753.

2° Sur deux coupons n° 7 (échéance du 15 avril 1888), d'obligations 3 0/0 au porteur, n°s 299,752 et 299,753.

Opp, 920. — 1° Sur deux obligations 5 0/0 au porteur, n°s 108,124 et 108,125.

2° Sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, n°s 87,514 et 87,515.

Opp. 954. — Sur une Obligation Nouvelle (3e série) au porteur, n° 101,996.

Opp. 1030. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 14,394.

Opp. 1033. — Sur une Obligation Nouvelle (3e série), au porteur, n° 99,906.

Opp. 1073. — Sur une Obligation à Lots, au porteur, n° 223,023.

ERRATUM

Opp. 952. — Lire : Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations 3 0/0, n° 1,236, pour six obligations, n°s 78,358 à 78,363, au lieu de six obligations 3 0/0 au porteur, n°s 78,358 à 78,363.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Nov. 1888.	TOUT PAYÉ Jouissance juin 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	180 FR. PAYÉS Jouiss. 10 nov. 1888
15.........	339 339.75 338.75	»	333.75 334 335 333.75
16.........	340 339 338 339	»	332 332.75 333 332 332.50
17.........	340 338 339 337 336 337.50 337 336.50	»	332 331 330 328.75
19.........	339 338	»	332.50 332.75 333 332 332.50
20.........	340 339.50	»	333.75 334 334.50 335 333.75 334
21.........	339 338.50	»	332 333 333.50 334 332.50
22.........	338 337.50 336 335	»	332 330
23.........	337 336 335	»	331.25 330 328 329
24.........	336 335 333 334 332	»	325 326 327
26.........	330 331 332 328 50 326 325 322	»	320 318.75 315 317.50
27.........	320 315 312.50 315 311 310	»	305 302.50 300
28.........	315 310 315	»	310 315
29.........	325 327.50 328 326.25	»	320 322 320
30.........	325 320	»	322 315

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

Tirages des années 1888 et 1889

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1888

1	lot de	....	500.000	Francs
1	—	....	100.000	—
2	lots de	10.000....	20.000	—
2	—	5.000....	10.000	—
5	—	2.000....	10.000	—
50	—	1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1	lot de	....	250.000	Francs
1	—	....	100.000	—
2	lots de	10.000....	20.000	—
2	—	5.000....	10.000	—
5	—	2.000....	10.000	—
50	—	1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1	lot de	....	500.000	Francs
1	—	....	100.000	—
2	lots de	10.000....	20.000	—
2	—	5.000....	10.000	—
5	—	2.000....	10.000	—
50	—	1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1	lot de	....	250.000	Francs
1	—	....	100.000	—
2	lots de	10.000....	20.000	—
2	—	5.000....	10.000	—
5	—	2.000....	10.000	—
50	—	1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1	lot de	....	500.000	Francs
1	—	....	100.000	—
2	lots de	10.000.....	20.000	—
2	—	5.000.....	10.000	—
5	—	2.000.....	10.000	—
50	—	1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1889

1	lot de	....	250.000	Francs
1	—	....	100.000	—
2	—	10.000.....	20.000	—
2	—	5.000.....	10.000	—
5	—	2.000.....	10.000	—
50	—	1.000.....	50.000	—

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE, — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 15 AU 30 NOVEMBRE 1888

DATES — Novembre	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 p. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 p. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 p. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re série Jouiss. 16 août 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES 2e série Jouiss. 15 sept. 88
15	1965	261.25 265 266.25 267.50 262.50 261.25 263.75	en liquid : ... au 15, 261 25	243 242.50 244 243	145 144.50 144 143.50 145	183	320 315.50 317 316.50	314 316 320 318.75 315
16	1990 1980 1960	266.25 267.50 268.75 265 266.25	en liquid. : 268.75 au 30, 265	243 244 245	145 146 146.50	183 184 184.75	320 319 317 50	315 317 319 320
17	1950 1970	261.25 262.50 263.75 260 262.50	en liquid. : ... au 30, 258.75	244 243 242.50 242 241.50 240.50 240	145 144 14[illegible] 141 140 142.50	184 183 18[illegible] 181	320 318 315 319 316	319 318 317.50 317
19	1975 1950 1955 1975	265 263.75 265 266.25 267.50 266.25	en liq.: ... au 30, 261.25	243 243.50	145 143 145	185 184 50	315 312.50 317 50	319 320
20	1980 1975 1970	265 266.25 267.50 268 75 267.50	en liquid. : ... au 30, 265	245 247 247.50	145 146 147.50 145	185 186 187 187.50	320 321 322	322 325 327 325 322
21	1950 1960	266.25 267.50 255 263.75 262.50 261.25	en liquid. : ... au 30, 265	245 244 242.50	147.50 146 145.50 145	185 184 18[illegible]	322 322 50 324 320 321	323 321 322 323
22	1950 1960	260 258.75 257.50 256.25	en liquid. : ... au 30, 256.25	245 243 241.50	145 143	182 180 181	321 318 320	322 321 320
23	1950 1925 1920	260 258.75 257.50 256.25 260	en liquid. : ... au 30, 255	241 240	143 142 141.50 141	181 180	319 318 317	320 319
24	1920 1900 1890 18[illegible] 1850 1825 1800 175[illegible] 1700	255 253.75 252.50 251.25	en liquid : . . au 30, 252.50	230 225 22[illegible] 212.50 218 217.50 215	130 129 125	170 167.50 165	318 316 315 312 310 308.75 305	315 312.50 310 305 302.50 309 308.50
26	1670 1625 1600 150[illegible] 1450 1400 1350	240 238.75 237.50 242 50 241.25 236.25 235 233.75 231.25 232.50	en liquid. : ... au 30, 241.25	220 218.75 216.25 215 212 210 202.50 205 200	130 127 12[illegible] 125 120 122.50	150 157 157.50 158 159	250 252.50 255 257.50 260 245 242.50 240 235 230 225 210	275 270 260 250 252.50 255 240 230 220 210 225 235
27	900 800 850 975 9[illegible] 1000 1050 925 1035 1100	200 202.50 208.75 205 207.50 210 211.25 212.50 213.75 215 217.50 218.75	en liquid. : ... au 30, 200	150 155 16[illegible] 165 167.50 170 175 177.50 180 182.50 185 187.50 190 195	115 110 117 116 117.50 119 120 119	140 145 1[illegible] 137.50 135	200 205 210 215 220 225 227.50 232.50 230	175 200 210 215 222.50 225 215 220
28	1500 1550 1625 1650 1575 1450 1700 160[illegible]	220 222 50 225 226.25 218.75 217.50 216 25 225 223.75	en liquid. : ... au 30, 217.50	205 210 202.50	120 124.50 123 124.25	150 155 157.50 150 152.50 150	250 255 257 50 258.75 270 275 265 260	260 265 267.50 268,75 270 275 280 272 270
29	1650 1675 1690 1700 1710 1750 1700 1675 1700	235 236,25 237.50 238.75 233.75 232 231.25 232.50	en liquid. : ... au 30, 235	240 233 235 236 232	134 134.50 135 135.50 136 137.50 139.50 140 138	160 162 165 166.25 167 167.50	295 300 297.50 302 302.50 305 303.75 305	300 299 298 305 310 315 302.50 302
30	1600 1675 1650	227.50 228.75 232.50 231.25 230	en liq.: 230 au 30, 242 50	237 230 235	135 140 137.50	175 170	295 293 291	295 290 291

9e Année. — Numéro 224. Lundi 17 Décembre 1888.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin
ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser
A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

AVIS
aux Actionnaires et Obligataires.

A la suite du dépôt par le gouvernement d'un projet de loi tendant à la suspension provisoire du paiement des coupons des actions et des obligations, une mesure s'imposait.

M. Ferdinand de Lesseps, président-directeur, et les membres du Conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal interocéanique, tout en réservant leur concours le plus complet à l'entreprise, ont cru devoir, s'inspirant de l'intérêt des actionnaires et obligataires et de la nécessité d'éviter toute interruption dans la marche des travaux, demander à M. le président du tribunal civil de la Seine la nomination d'administrateurs provisoires.

Par ordonnance rendue le 14 décembre, M. le président a nommé administrateurs provisoires, avec les pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la Société de Panama et assurer la continuation des travaux :

M. DENORMANDIE, ancien gouverneur de la Banque de France;

M. BAUDELOT, ancien président du tribunal de commerce de la Seine ;

Et M. HUE.

Par jugement rendu le 15 décembre, le Tribunal civil de la Seine, réuni en Chambre du conseil, a confirmé la désignation des administrateurs provisoires nommés, avec les pouvoirs les plus étendus, pour gérer et administrer provisoirement la Société, et notamment assurer la continuation des travaux et prendre à cet effet toutes les mesures nécessaires que comporteront la situation et les intérêts des créanciers.

LETTRE DE M. FERD. DE LESSEPS

A Messieurs les Fondateurs, Actionnaires, Obligataires et Correspondants de la Compagnie,

Paris, le 14 décembre 1888.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous informer que le minimum de 400,000 titres qui avait été fixé pour que la souscription aux Obligations à Lots (deuxième émission) devînt définitive, n'a pas été atteint.

En conséquence, les fonds, coupons, etc., que vous avez versés à l'appui de votre demande de titres, sont à votre disposition à la caisse qui a reçu votre souscription, contre remise du récépissé qui vous a été délivré ; le numéro figurant sur ledit récépissé ne participera donc pas au tirage du 15 courant.

Je vous remercie de votre énergique concours.

Quand une entreprise rencontre des hommes assez dévoués, des patriotes assez désintéressés pour souscrire près de 200,000 titres au prix de 325 francs, alors que d'odieuses manœuvres ont infligé aux titres similaires une baisse de plus de 100 francs, elle affirme une vitalité qui défie toutes les attaques ; elle ne doit pas tomber aux mains des ennemis qui la convoitent.

Si les difficultés de l'heure présente commandent des sacrifices, ne perdez ni votre courage, ni votre sang-froid, et soyez assurés que je ne ces-

serai de lutter pour sauver une œuvre qui est notre patrimoine, le patrimoine de la France.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président-Directeur,
FERDINAND DE LESSEPS.

L'avis suivant a été affiché le 14 décembre, à l'ouverture des bureaux, dans la salle des titres de la Compagnie :

AVIS

La souscription conditionnelle n'ayant pas atteint le chiffre de 400,000 obligations,

Le paiement de tous les coupons et le remboursement des obligations sorties aux tirages sont provisoirement arrêtés à partir du 14 décembre 1888.

L'amortissement des obligations de l'emprunt du 14 mars 1888 (Obligations Nouvelles, 3e série), ainsi que le paiement des lots de l'emprunt du 26 juin 1888, garantis par un dépôt de rentes françaises ou de titres garantis par le gouvernement français, continueront à fonctionner.

Le remboursement des versements effectués en espèces ou en coupons pour la souscription à l'émission du 12 décembre 1888 est, dès à présent, à la disposition des souscripteurs, sur la présentation des récépissés, aux guichets où les souscriptions ont été reçues.

Aucun de ces récépissés ne donne droit au tirage du 15 décembre 1888.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Séance du vendredi 14 décembre 1888.

M. Peytral, ministre des finances, donne lecture du projet de loi suivant pour lequel il demande l'urgence, au nom du gouvernement :

« *Article unique.* — La Compagnie universelle du Canal interocéanique est autorisée à proroger, pendant un délai de trois mois, à partir du 14 décembre 1888, le payement des sommes dont elle est débitrice, y compris les coupons des actions et obligations.

« Toutefois cette prorogation ne s'appliquera pas aux 1,151,671 obligations restant à émettre au 1er décembre 1888 sur l'emprunt autorisé par la loi du 8 juin 1888.

« Le fonctionnement de l'amortissement des obligations sera également suspendu pendant le même délai de trois mois.

« Le service des lots attachés aux obligations créées en vertu de la loi du 8 juin continuera à fonctionner, en vertu des garanties constituées par la même loi. »

« Fait à Paris, le 14 décembre 1888.

« CARNOT.

« Par le Président de la République,

« *Le président du conseil, ministre de l'intérieur,*

« Ch. FLOQUET.

« *Le ministre des finances,*

« P. PEYTRAL. »

La Chambre, consultée sur la déclaration d'urgence procède, sur la demande d'un certain nombre de membres, à un scrutin dont voici le résultat après vérification :

Nombre de votants	488
Majorité absolue	245
Pour l'adoption	333
Contre	155

La Chambre des députés a adopté l'urgence.

Réunie immédiatement dans ses bureaux, la Chambre nomme une Commission de 22 membres, chargée d'examiner la proposition du gouvernement.

Cette Commission est ainsi composée :

MM. BOURGANEL, député de la *Loire ;*
BRUNIER, député de la *Haute-Savoie ;*
CARRET, député de la *Savoie ;*
CECCALDI, député de la *Corse ;*
CHEVANDIER, député de la *Drôme ;*
CRÉMIEUX, député du *Gard ;*
DUCOUDRAY, député de la *Nièvre ;*
PAUL GRANIER DE CASSAGNAC, député du *Gers ;*
JAVAL, député de l'*Yonne ;*
JUMEL, député des *Landes ;*
DE KERGARIOU, député des *Côtes-du-Nord ;*
LABROUSSE, député de la *Corrèze ;*
LIAIS, député de la *Manche ;*
MONIS, député de la *Gironde ;*
DE MONTÉTY, député de l'*Aveyron ;*
PERNOLET, député du *Cher ;*
PHILIPON, député de l'*Ain ;*
PIOU, député de la *Haute-Garonne ;*
PRADON, député de l'*Ain ;*
REYBERT, député du *Jura ;*
SABATIER, député d'*Oran ;*
WICKERSHEIMER, député de l'*Aude.*

Séance du 15 décembre 1888.

M. Jumel, rapporteur de la Commission, donne lecture du rapport concluant au rejet de la proposition de loi du gouvernement ainsi qu'au rejet de l'amendement suivant proposé par MM. Goirand et Yves Guyot :

« Art. 1er. — Les échéances des titres de toute nature émis par la Compagnie universelle du Canal interocéanique sont suspendues à partir du 14 décembre 1888.

« La Compagnie est autorisée à désintéresser ses autres créanciers au moyen des versements exigibles des obligataires.

« Art. 2. — Dans les trois mois de la promulgation de la présente loi, la Compagnie universelle du Canal interocéanique devra justifier de la cession de son actif au profit d'une Société française de construction, constituée d'après la loi du 23 juillet 1867, et ayant pour objet l'achèvement des travaux.

« Art. 3. — Les recettes nettes de l'entreprise seront affectées par privilège au service de l'intérêt et de l'amortissement des titres émis par la Société de construction. Le surplus pouvant rester disponible sera attribué, dans la proportion déterminée avec la Société de construction, au service des titres émis avant le 17 décembre 1888 par la Compagnie du Canal interocéanique.

« Art. 4. — Au cas où, dans le délai de trois mois, la Société de construction ne serait pas constituée, la sus-

pension des échéances prévue par l'article 1er cesserait de plein droit. »

Après un débat prolongé, une demande de scrutin est présentée sur la question de savoir si la Chambre entend passer à la discussion du projet du gouvernement.

Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	437
Majorité absolue	219
Pour l'adoption	181
Contre	256

La Chambre des députés ne passe pas à la discussion du projet.

Nous donnons, d'après le *Journal officiel*, la décomposition du scrutin du 15 décembre :

ONT VOTÉ POUR :

MM. Aigle (comte de l'). Arène (Emmanuel). Arnault. Arnous. Audiffred.

Baïhaut. Ballue. Baltet. Barascud. Barbe. Bastid (Adrien). Benazet. Benoist (de). Bernard (Doubs). Biliais (de la). Binachon. Blandin. Blin de Bourdon (vicomte). Bonneval (vicomte Fernand de). Boreau-Lajanadie. Borriglione. Boulanger (général). Bourgeois (Léon) (Marne). Bourneville. Bourrillon. Bouvattier. Bresson. Brice (René). Brousse (Emile). Burdeau. Buvignier.

Calvet-Rogniat (vicomte). Caradec. Cernesson. Charonnat. Chatenay (de). Chavanne. Chevandier. Chevreau (Léon). Chollet. Christophle. Clémenceau. Compayré. Creuzé. Crozet-Fourneyron.

Daynaud. Delattre. Dellisse. Deluns-Montaud. Deproge. Deschanel (Paul). Dreyfus (Camille). Dubost (Antonin). Duchesne (Albert). Dufour (baron) (Lot). Dufour (Paul) (Indre). Durand-Savoyat. Dutailly.

Ernest Lefèvre (Seine).

Ferrière (Lucien de la). Floquet (Charles). Forest. Fouquet (Camille). Freppel.

Gaillard (Jules) (Vaucluse). Gasconi. Gaudin (Gabriel). Gaulier. Gellibert des Séguins. Gillet. Ginoux-Defermon (comte). Goblet (René). Gobron. Godet de la Riboullerie. Goirand. Gomot. Granet. Granier de Cassagnac (Paul). Grimaud. Guyot (Paul) (Marne).

Hérédia (de). Hude. Hurard.

Imbert (Loire).

Jacquemart. Jonglez.

La Bassetière (Louis de). Lacretelle (Henri de). Lacroix (Sigismond). Lafont (Seine). Laguerre. Laisant. Lalande. Lamberterie (baron Paul de). Lanjuinais (comte de). Laporte (Nièvre). La Porte (de) (Deux-Sèvres). Laroche-Joubert. Lascombes. Laur. Laurençon. Leblanc. Lefebvre du Prey. Lefèvre-Pontalis. Legrand (Pierre). Le Guay. Lejeune. Lepoutre (Auguste). Leroy (Arthur) (Côte-d'Or), Levet (Georges). Levrey. Liais. Lockroy. Loranchet. Lorois (Emile) (Morbihan). Lorois (Léon) (Finistère). Loustalot.

Maret (Henry). Marquiset. Martimprey (comte de). Martin (Léon) (Oise). Maunoury. Maurice (Léon) (Nord). Mellot. Mennesson. Mercier. Mérillon. Mézières. Michel. Michou. Milochau. Monis. Montéty (de). Morel (Joseph) (Nord). Mouchy (duc de). Murat (comte Joachim).

Noël-Parfait.

Obissier Saint-Martin. Ordinaire (Dionys). Ornano (Cunéo d'),

Partz (marquis de). Passy (Louis) (Eure). Pelletan (Camille). Peyrusse. Peytral. Pichon. Pierre-Alype. Praxl'aris. Prudon (Hippolyte).

Révillon (Tony). Rey (Aristide). Richard (Drôme). Roche (Jules) (Savoie). Roret. Rosamel (de). Rotours (baron des). Roure. Rouvier. Roy de Loulay (Louis).

Saint-Martin (de) (Indre). Saint-Martin (Vaucluse). Sans-Leroy. Sarlat. Sens (Edouard). Sentenac. Sevaistre (Léon). Soland (de). Soubeyran (baron de). Sourigues. Steeg, Steenakers.

Thévenet. Trubert. Turigny.

Valon (de). Viette. Vilar (Edouard). Viox. Vitry.

Wilson.

Yves-Guyot.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abeille. Achard. Aillières (d'). Allain-Targé. Astima. Aujame.

Barodet. Barré. Barrière. Basly. Beauquier. Beaussier. Belle (Indre-et-Loire). Berger (Nièvre). Bernier. Bizarelli. Blatin. Boissy d'Anglas. Bovier. Boucher. Boullay. Bourganel. Bourgeois (Jura). Bousquet. Bovier-Lapierre. Boysset. Brelay. Brisson (Henri). Brugeilles. Brugère (Aurélien). Brugnot. Brunier.

Calès. Calvinhac. Camélinat. Camescasse. Carret (Jules). Carron. Casimir-Perier (Paul) (Seine-Inférieure). Cassé (Germain). Cavalié. Chamberland. Champvallier (de). Chanson. Chantagrel. Chavoix. Chépié. Chevillotte. Clauzel. Clercq (de). Cluseret. Cochery (Georges). Colfavru. Constans. Cordier. Corneau. Cornudet. Cousset. Crémieux.

Daumas. Dautresme. Deandreis. Delafosse. Dellestable. Delmas. Deniau. Desmons. Dompierre d'Hornoy (vice-amiral de). Dorian. Doumer. Duchasseint. Duchatel (comte). Ducoudray. Ducroz. Duguyot. Dupuy (Aisne). Dupuy (Charles) (Haute-Loire). Durand (Ille-et-Vilaine). Dureau de Vaulcomte. Duval (César). Duvaux. Duvivier.

Escande (Georges).

Fagot. Farcy. Faure (Félix) (Seine-Inférieure). Fauré (Fernand) (Gironde). Faure (Hippolyte) (Marne). Fauré (Gers). Ferroul. Ferry (Albert). Ferry (Jules). Flourens. Folliet. Fonbelle. Franconie. Frébault.

Gadaud. Gagneur. Gaillard (Gilbert) (Puy-de-Dôme). Galpin (Gaston). Galtier. Ganault. Garnier Bolédéac. Gastellier. Gaussorgues. Germain. Gerville-Réache. Gévelot. Giguet. Guillaumou. Guillemaut. Guyot-Dessaigne.

Hanotaux. Harispe. Héral. Hérisson. Houdaille. Hovius. Hubbard (Gustave). Humbert (Frédéric).

Jacquier. Jamais (Emile). Jametel. Jaurès. Javal. Joigneaux. Joubert. Jouffrault. Jouvencel (Paul de). Juigné (comte de). Jullien. Jumel.

Keller. Kergariou (de).

Labat. Labatie (de). La Batut (de). Labordère. Labrouse. Labussière. Lacôte. Lacroix (Loiret). La Forge (Anatole de). Lagrange. Lamazière (Daniel). Lanessan (de). La Rouchefauld, duc de Doudeauville. La Rochette (Ernest de). Laroze (Alfred). Lasbaysses. Lasserre. Lavergne (Bernard). Laville. Lechevallier. Lecointre. Lefebvre (Seine-et-Marne). Léglise. Legludic. Le Hérissé. Leporché. Lesguillier. Lesouëf. Levêque. Levert. Leygues. Lombard (Isère). Lyonnais.

Madier de Montjau. Magnien. Mahy (de). Maillard. Marmonier (Henri). Martin-Feuillée. Marty. Mathé (Félix) (Allier). Mathé (Henri) (Seine). Maurice-Faure (Drôme). Mesureur. Michelin. Millerand. Million (Louis). Mondenard (de). Montaut (Seine-et-Marne). Mortillet (de). Munier.

Niel. Nobiot.

Paillard-Ducléré. Pajot. Passy (Frédéric) (Seine). Périllier. Perin (Georges). Pernolet. Pesson (Albert). Philipon. Pinault. Piou (Jacques). Planteau. Plazanet (colonel de). Pochon. Pons-Tande. Poupin. Pradon (Alphonse). Pressat. Préveraud. Prévet. Pyat (Félix).

Rabier (Fernand). Ranson. Raspail (Benjamin) (Seine). Raspail (Camille) (Var). Récipon. Remoiville. Reybert. Ribot. Ricard. Rivière. Rodat. Rondeleux. Roussin.

Sabatier. Sabouraud. Saint-Ferréol. Saint-Luc (de). Saint-Romme. Saisy (vicomte de). Salis. Sandrique. Sarrien. Siegfried. Simonnet. Sonnier (de). Spuller Suquet. Susini (de).

Taillefer. Tassin. Théron. Theulier. Thiessé. Tondu. Trouard-Riolle. Trystram. Turrel (Adolphe).

Vacher. Vaujuas-Langan (marquis de). Vergoin. Versigny. Vielfaure. Viellard (Armand). Viger.

Waddington (Richard). Waldeck-Rousseau. Wickersheimer. Witt (Conrad de).

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Amagat. Ariste (d'). Augère.

Baudry d'Asson (de). Berger (Maine-et-Loire). Bergerot. Bigot. Blanc (Pierre). Boscher-Delangle. Boucau (Albert). Bourgeois (Vendée). Bourlier. Boyer. Breteuil (de). Brialou. Briet de Rainvillers.

Cazauvieilh. Cazeaux. Cazenove de Pradine (de). Cec-

caldi. Chevalier. Chevillon. Cibiel. Colbert-Laplace (comte de). Cornulier (marquis de).
Déjardin-Verkinder. Descaure. Dethou. Ducher (Claude). Dugué de la Fauconnerie.
Eschassériaux (baron). Estourmel (marquis d'). Etienne.
Fairé. Fallières. Féraud. Fougeirol. Frescheville (général de).
Gaillard (Isère). Gaudin de Villaine (Manche). Gérard (baron). Gilbert. Gilly (Numa). Gros (Jules). Guillot (Louis).
Hermary. Hervieu. Hillion, Horteur. Hugues (Clovis).
Jolibois. Jourdan (Louis).
Kermenguy (vicomte de). Kersauson (comte de). Kœchlin (Alfred).
La Berge (Albert de). La Bourdonnaye (vicomte de). Lacretelle (général). Laferronnaye (marquis de). Lamarzelle (de). La Noüe (vicomte de). Lareinty (Jules de). Larère. Largentaye (de). Laroze (Léon). Le Cerf. Lecomte (Maxime). Le Gavrian. Legge (comte de). Léon (prince de). Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Le Roy (Félix) (Nord). Lesage. Letellier. Lévis-Mirepoix (comte de). Leydet. Lhomel (de). Luppé (comte de).
Mackau (baron de). Maillé comte de). Martin (d'Auray). Méline. Ménard-Dorian. Merlet. Mesnildot (du). Milliard. Mun (comte Albert de).
Nadaud (Martin).
Pain. Papon. Pelisse. Poincarré. Proal (Jules). Proust (Antonin).
Razimbaud. Reille (baron). Rigaut. Rivet (Gustave). Roche (Georges) (Charente-Inférieure). Roque (de Fillol). Royer. Rumillet-Charretier.
Sarrette. Serph (Gusman). Simyan. Soucaze.
Taillandier. Thellier de Poncheville. Thomson. Treille (Alcide). Turenne (vicomte de). Turquet.
Vernhes. Vernière. Vignancour. Villeneuve.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

Comme ayant été retenus à la Commission du budget :

MM. Andrieux. Casimir-Perier (Aube). Raynal. Saint-Prix.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Barouille. Cavaignac (Godefroy). Derevoge (Thomas). Desloges. Develle (Jules). Douville-Maillefeu (comte de). Du Bodan. Laborde-Noguez (de). Laffon (René) (Yonne). La Martinière (de). Le Cour. Maynard de la Claye. Paulmier. Ponlevoy (Frogier de). Rauline. Renard (Léon). Richard (Georges) (Deux-Sèvres). Riotteau. Terves (comte de). Thiers.

OBLIGATIONS A LOTS

TROISIÈME TIRAGE. — 15 DÉCEMBRE 1888.
61 OBLIGATIONS.

Le troisième tirage des Obligations à lots de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 15 décembre, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

Le Conseil d'administration ayant décidé, dans sa séance du 7 septembre 1888, que le bénéfice des lots serait exclusivement réservé aux obligations placées, il a été extrait de la roue, à ce tirage, 61 numéros correspondant à 61 obligations placées.

(*Les numéros correspondant à des titres non placés ont été considérés comme non sortis de la roue et y ont été réintégrés en présence des obligataires.*)

Ces 61 numéros ont droit, suivant leur ordre de sortie, aux lots ci-après :

1er N°	824.074	**500.000** fr.
2e	666.759	**100.000** fr.
3e	226.873	**10.000** fr.
4e	694.776	**10.000** fr.
5e	158.384	**5.000** fr.
6e	847.434	**5.000** fr.
7e	391.211	**2.000** fr.
8e	284.762	**2.000** fr.
9e	453.726	**2.000** fr.
10e	775.638	**2.000** fr.
11e	766.587	**2.000** fr.

Les 50 numéros suivants sont remboursables chacun par **1,000** *francs :*

50.822	265.838	418.823	504.793	652.462
73.771	270.985	421.721	508.541	675.688
106.046	278.153	424.985	513.672	680.427
128.170	347.745	453.588	521.169	680.483
153.047	348.466	483.455	526.042	682.970
169.453	380.735	485.970	565.640	725.849
179.343	381.878	486.013	600.989	736.145
219.962	384.260	500.097	615.643	788.699
230.741	390.390	500.414	618.378	795.190
231.920	397.613	504.371	619.328	799.516

Le paiement des lots aura lieu à partir du mardi 15 janvier 1889, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

Obligations à Lots amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement

142.875 — 181.062 — 184.903 — 264.806 — 296.225
297.992 — 358.281 — 558.468 — 660.261 — 686.173
706.404 — 710.900 — 734.048 — 798.910 — 814.805

OBLIGATIONS NOUVELLES (1re SÉRIE)

QUATORZIÈME TIRAGE. — 15 DÉCEMBRE 1888
1,036 OBLIGATIONS

Le quatorzième tirage des Obligations Nouvelles (1re série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 15 décembre 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,036 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

328	9.573	19.548	26.051	38.299
778	10.669	19.699	26.801	38.873
1.783	11.641	19.951	27.009	39.128
3.032	11.840	20.038	27.450	40.028
3.165	12.180	20.219	28.689	40.189
3.209	13.059	20.274	29.706	40.451
3.533	13.375	20.972	30.097	40.568
3.558	14.227	21.256	30.681	40.658
4.056	15.377	21.585	31.523	41.395
4.292	16.582	21.840	32.327	41.644
4.416	17.715	22.164	33.253	41.917
4.612	17.740	22.705	33.499	41.920
4.695	17.840	22.717	34.000	42.282
5.249	17.849	22.735	34.749	42.983
6.090	17.874	23.563	35.908	43.529
6.935	18.163	23.586	36.946	43.534
7.588	18.240	25.327	37.471	43.604
7.641	18.793	25.392	37.602	43.847
8.727	18.799	25.979	37.979	44.860

46.090	74.606	106.478	133.969	162.615	195.784	220.520	246.246	271.588	301.545
46.217	74.679	108.056	134.212	162.839	196.013	221.061	246.629	271.868	301.672
46.537	76.592	108.384	134.790	164.866	196.014	221.435	246.743	272 530	301.698
48.162	76.612	108.655	134.805	166.879	197.883	222.373	246.886	272.979	301.959
48.585	76.803	109.106	135.601	167.238	198.113	222.496	247.040	273.033	302.372
49.282	77.385	109.629	135.754	167.850	198.333	222.689	247.230	274.169	302.762
50.187	77.429	109.676	136.204	168.059	198.381	223.385	247.643	275.627	304.284
50.724	77.571	109.967	136.471	168.497	198.625	223.413	247.870	276.021	305.330
50.791	77.688	109.970	136.651	168.547	198.847	223.518	247.873	276.329	305.527
51.762	77.945	110.322	136.838	168.759	199.078	224.658	248.707	276.578	305.851
53.743	77.981	112.518	136.863	169.763	199.413	224.961	248.925	276.691	306.568
54.412	78.242	112.546	137.540	169.877	199.896	225.130	250.274	277.046	307.054
54.652	78.269	112.681	137.911	170.067	200.014	225.425	250.772	277.175	308.433
55.349	79.619	113.218	138.518	170.308	200.667	225.760	250.945	277.322	308.763
56.263	80.189	113.740	139.082	171.123	200.762	226.041	251.062	277.683	308.838
56.487	80.726	113.895	139.113	171.546	200.970	226.118	251.553	278.862	309.879
57.132	81.080	114.228	139.129	171.979	201.091	226.847	251.554	279.228	310.037
57.140	81.158	114.386	139.734	172.714	201.653	227.178	251.776	279.603	310.306
57.291	81.594	115.517	139.939	172.855	202.088	227.214	252.059	279.938	311.065
57.864	81.622	116.016	140.536	174.595	203.292	227.495	252.770	280.159	311.230
58.293	82.765	116.638	140.862	174.761	203.466	227.835	253.261	280.343	311.409
58.633	82.882	116.846	142.152	175.378	203.581	228.061	253.646	281.172	311.489
58.905	83.038	117.433	142.421	177.234	204.386	228.228	253.849	282.862	311.560
59.113	83.170	117.665	142.893	177.862	204.963	228.529	254.453	283.601	312.330
59.817	83.884	118.482	144.918	178.390	205.250	229.385	255.202	283.661	313.420
59.983	84.130	119.261	145.200	178.642	206.089	229.571	255.534	283.690	314.858
60.061	84.489	119.280	147.070	179.655	206.250	231.992	255.896	284.496	315.563
60.186	84.872	119.493	147.673	180.056	206.771	232.318	256.060	284.991	316.592
60.464	84.898	120.656	147.775	180.179	206.865	233.710	257.313	285.535	317.174
60.534	85.676	121.189	147.889	180.342	207.057	234.094	257.848	286.324	317.725
60.734	86.469	121.382	148.484	180.620	207.620	234.524	257.971	286.739	317.754
62.298	86.509	121.713	148.591	181.160	208.432	234.644	258.205	287.171	317.766
62.361	87.085	121.719	148.891	181.397	208.639	234.760	258.445	288.127	318.608
62.366	87.142	122.204	149.040	182.045	209.199	234.783	258.844	288.496	318.929
62.435	88.272	122.233	149.913	182.286	209.453	235.635	258.986	288.584	319.837
62.685	89.319	123.080	150.289	183.644	209.508	235.847	259.409	288.666	320.179
62.827	89.625	123.256	150.647	184.236	209.850	235.900	259.923	288.896	320.528
65.568	89.979	123.382	150.857	184.907	209.973	236.284	260.064	290.357	321.176
66.017	90.091	123.826	150.927	184.908	210.685	236.559	260.103	290.924	321.697
66.045	90.541	124.254	151.241	185.035	210.960	236.587	260.704	292.468	321.894
66.928	91.669	124.284	151.466	186.158	211.298	236.597	261.003	292.671	322.367
67.291	91.734	125.394	153.037	186.233	212.089	237.283	261.908	292.709	323.091
67.825	91.970	125.578	153.343	186.549	212.175	237.327	262.492	293.320	323.519
68.666	93.555	126.219	153.668	186.666	212.259	237.621	262.525	293.731	324.771
69.036	93.764	126.488	154.393	187.604	213.669	237.763	262.716	293.777	325.543
69.522	93.841	127.063	154.870	187.998	214.233	238.042	263.091	293.807	325.954
69.572	94.166	127.592	155.168	188.502	214.473	238.142	263.469	294.070	326.363
69.800	95.441	128.998	155.840	189.605	214.487	238.430	264.169	294.078	326.586
70.753	96.842	129.555	156.153	189.861	214.504	238.896	265.364	294.353	327.471
70.870	96.893	129.822	156.240	190.603	214.602	240.193	266.112	294.580	327.681
70.918	98.236	130.441	156.464	190.669	215.655	240.971	266.246	296.287	328.013
71.056	99.911	130.609	157.356	190.743	215.667	241.777	266.323	296.299	328.468
71.520	100.287	130.654	157.385	191.625	216.947	241.794	267.169	296.409	328.517
71.683	100.381	130.976	157.634	191.787	217.255	241.837	267.190	296.945	328.536
71.986	100.817	131.239	157.995	191.879	217.860	242.022	267.688	297.003	328.693
72.802	101.958	131.307	158.514	193.339	217.982	242.166	267.711	297.055	328.904
72.881	102.327	131.352	158.754	194.390	218.060	242.680	267.767	297.439	329.011
73.022	102.654	131.660	159.205	194.687	218.436	242.751	268.716	297.570	329.853
73.101	103.305	131.754	160.756	194.807	218.458	243.954	269.121	298.625	330.442
73.475	104.352	132.005	160.859	195.175	219.192	244.653	269.282	298.807	330.679
73.834	104.390	133.177	161.663	195.183	219.351	245.021	269.465	299.189	330.786
74.302	105.173	133.238	161.978	195.209	220.146	245.588	270.893	299.313	331.278
74.330	105.624	133.526	162.077	195.331	220.243	245.698	271.019	299.854	332.748
74.547	106.156	133.774	162.459	195.541	220.291	245.792	271.527	300.650	332.760

332.826	357.494	383.945	409.377	440.617
332.843	357.549	384.201	409.899	440.618
333.061	357.562	384.452	410.404	442.209
333.759	357.890	384.479	410.886	442.429
333.877	358.061	385.013	411.491	442.436
334.338	358.118	385.507	412.096	442.820
334.932	358.422	385.877	412.311	443.421
335.064	358.457	386.137	412.726	443.588
335.144	359.522	386.904	413.324	443.622
335.294	360.047	386.962	413.640	444.160
335.382	360.213	387.865	413.675	444.333
335.561	360.272	387.974	414.026	445.213
336.044	360.950	388.225	415.889	445.290
336.419	361.881	388.741	416.063	445.485
336.709	362.235	389.098	416.660	445.641
337.425	363.295	389.943	416.765	445.972
337.561	364.494	391.261	416.888	446.356
338.503	364.584	391.341	417.557	446.829
338.752	366.123	391.379	418.210	446.927
339.076	366.588	391.614	418.360	447.052
340.077	366.726	391.634	418.581	447.143
340.239	366.844	392.769	418.971	447.160
340.952	366.855	392.777	420.759	447.732
342.073	367.193	393.443	422.423	447.748
342.534	367.868	394.793	422.492	447.909
342.887	368.297	395.602	422.630	447.952
343.337	368.871	396.171	423.807	448.477
343.374	369.018	396.952	425.673	448.560
343.702	369.288	397.163	425.839	448.773
343.714	369.389	397.585	426.387	448.875
344.147	369.903	398.922	426.719	450.218
344.374	369.913	398.985	428.221	450.775
345.219	370.047	400.218	428.704	450.811
345.441	370.716	400.742	428.838	451.456
345.496	371.290	400.883	429.715	451.460
346.420	372.063	400.909	429.855	451.568
346.542	372.168	401.348	429.857	451.979
346.717	372.350	401.383	430.222	452.601
346.734	373.859	401.610	430.687	452.684
347.153	374.369	401.969	430.714	452.781
348.884	374.591	402.951	431.467	453.671
349.002	375.022	403.375	431.770	453.753
349.194	375.208	403.686	431.794	453.817
349.554	376.057	404.067	432.277	453.901
349.703	376.924	404.471	432.508	455.074
349.883	377.011	404.726	433.104	455.186
350.164	378.256	405.123	433.514	455.436
350.213	378.365	405.219	433.725	455.888
351.336	379.465	405.272	434.072	455.946
351.431	380.017	405.286	434.155	456.196
352.212	380.096	405.500	434.232	456.199
352.563	381.044	406.556	434.698	457.129
352.609	381.717	406.756	435.234	457.585
352.636	381.239	407.179	437.460	457.620
353.524	381.714	407.514	437.660	457.994
353.862	381.764	407.798	438.335	458.701
355.332	381.796	407.888	438.427	458.710
355.688	382.964	408.393	438.940	
355.707	383.337	408.839	439.896	
356.336	383.550	408.938	440.213	
356.767	383.730	409.288	440.323	

Le remboursement des obligations amorties à ce tirage est provisoirement suspendu.

OBLIGATIONS DE 500 FR. 5 0/0

DOUZIÈME TIRAGE — 15 DÉCEMBRE 1888
207 OBLIGATIONS

Le douzième tirage des Obligations 5 0/0 de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le samedi 15 décembre 1888, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46, à Paris. — A ce tirage, les numéros des 207 Obligations, comprises dans les séries suivantes, ont été extraits de la roue :

31.851	à	31.875	25
80.216		80.332	7
134.576		134.600	25
136.901		136.925	25
198.526		198.550	25
206.026		206.050	25
210.301		210.325	25
214.676		214.700	25
243.451		343.475	25
			207

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage est provisoirement suspendu.

Numéros des Obligations 5 0/0 amorties aux tirages précédents et non présentées au remboursement.

19.537 — 19.538 — 19.548 — 55.477 — 55.478
55.492 à 55.496 — 55.500 — 57.852 — 80.759
84.973 — 109.851 — 154.462 — 154.471 à 154.474
168.280 — 168.285 — 168.286 — 168.292 — 182.876
182.879 à 182.882

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 1er au 15 décembre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 1113. — Sur dix huit obligations 3 0/0 au porteur, nos 23,739 à 23,743, 152,302 à 152,311, 245,319 à 245,321.

Opp. 1114. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 216,474.

Opp. 1115. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 4,738.

Opp. 1116. — Sur une obligation 4 0/0 au porteur, n° 170,800.

Opp. 1117. — Sur deux coupons n° 16 (échéance du 1er janvier 1888) d'actions au porteur, nos 324,350 et 324,351.

Opp. 1118. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 133,773.

Opp. 1119. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 55,919.

Opp. 1120. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 109,900.

Opp. 1121. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 250,544.

Opp. 1122. — Sur cinq coupons n° 16 (échéance du 1er janvier 1889) d'actions au porteur, nos 17,056, 17,057, 447,278, 541,194, 541,195.

Opp. 1123. — Sur deux Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, n°° 90,207 et 90,208.

Opp. 1124. — Sua deux obligations à lots au porteur, nos 270,874 et 270,875.

Opp. 1125. — Sur deux coupons n° 3 (échéance du 1er décembre 1888) des Obligations Nouvelles (3e série) au porteur, nos 47,102 et 47.103.

Opp. 1126. — Sur un coupon n° 1 (échéance du 1er décembre 1888) d'Obligation à Lots au porteur, n° 660,936.
Opp. 1127. — Sur un coupon n° 16 (échéance du 1er janvier 1889) d'actions au porteur, n° 59,776.
Opp. 1128. — 1° Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 362,243.
2° Sur une Obligation à Lots, au porteur, n° 349,214.
Opp. 1129. — 1° Sur deux actions au porteur, nos 549,007 et 549,008.
2° Sur trois Obligations à Lots au porteur, nos 3,008, 3,009 et 3,010.
Opp. 1130. — Sur quatre Obligations à Lots au porteur, nos 392,881, 392,884, 392,886 et 392,895.

MAINLEVÉES.

Opp. 642. — Sur sept Obligations Nouvelles (1re série), au porteur, nos 245,503, 245,522, 245,560, 245,561, 245,597, 245,879 et 245,880.
Opp. 775. — Sur une obligation 4 0/0, au porteur, n° 174,813.
Opp. 1021. — Sur quinze Obligations 3 0/0, au porteur, nos 165,181, 197,369 à 197.373, 199,419 à 199,421, 384,923 à 384,927, 497,884.
Opp. 1039. — Sur une Obligation à Lots, au porteur, n° 750,630.
Opp. 1105. — Sur trente Obligations à Lots, au porteur, nos 123,629 à 123,658.
Opp. 1109. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), n° 93,414, sortie au tirage, faisant partie du certificat d'inscription nominative n° 4,002.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Déc. 1888.	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	180 FR. PAYÉS Jouiss. 10 nov. 1888
1er.........	310 307.50 302.50 305 310	»	310
3.........	300 280	»	300 295 285 280 290
4.........	270	»	285 280 275 270
5.........	280	»	285 280 285
6.........	280	»	295 294 290
7.........	280 285 290 282 50 290 287.50	»	280 277.50 282.50
8.........	295 290	»	285 282.50 280
10.........	250 225 230	»	270 260 250 245 240
11.........	230	»	245 247 249 250 245 240
12.........	280 270 265 262.50 261.25 259 258 260	»	270 267.50 265 262.50 265 260
13.........	265 270 273 274 275	»	255 260 262.50 263.75 265 266.25 267 267.50 270
14.........	240	»	230
15.........	240 230 232.50	»	245 235 240

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

Tirages de l'année 1889

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1 lot de............	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000	20.000	—
2 — 5.000	10.000	—
5 — 2.000	10.000	—
50 — 1.000	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1 lot de	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000.....	20.000	—
2 — 5.000.....	10.000	—
5 — 2.000.....	10.000	—
50 — 1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1889

1 lot de	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000.....	20.000	—
2 — 5.000.....	10.000	—
5 — 2.000.....	10.000	—
50 — 1.000.....	50.000	—

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1889

1 lot de...........	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE — PARIS

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 1er AU 15 DÉCEMBRE 1888

DATES — Décembre	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 16 août 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES 2e SÉRIE Jouiss. 15 sept. 88
1er	1550 1500 1450 1400 1350 1500	220 218.75 217.50 216.25 215 213.75 212.50 215 218.75	en liquid : 216.25 au 15, 210	220 215 212.50 210 215 220	138 137.50 135 131 128 127 125 129 130	160 157 155 160	250 245 240 235 250 255	250 245 240 260 255
3	1350 1400 1375 1300 1325 1250 1225 1210 1200	208.75 207.50 206.25 205 203.75 202.50 201.25 200 196.25 195 197.50	en liquid. : 211.25 au 15, 205	210 207.50 205 206 203.75 202.50 200 199 198 197 190 195	100 102.50 108	150 147 145 140 141.25	250 245 243.75 242.50 240 239 235 232.50 230	250 245 240 244 241.25 237 235 232.50 230 235
4	1200 1150 1100 1125 1100	175 177.50 178.75 180 185 182.50 176.25 172.50 173.75 167.50 170 171.25 172.50 170	en liquid. : ... au 15, 170	180 175 170 165 160 150 170 175	105	120 115	220 215 213.75 210	210 205 202 200
5	1150 1100 1175 1200	180 175 170 172.50 171.25 173.75 170	en liq.: ... au 15, 170	165 160 162.50 165 164	105 102 103 101 104 105	125	210	205 202.50 201 203.50 204 205
6	1200 1240 1250 1300 1275	175 177.50 178.75 180 176.25 175	en liquid. : . . au 15, 172.50	170 171.25 175 177.50 180 170 175 172.50	105 106 107 105 106.50	125 130 126 129 128	210 215 210	215
7	1400 1450 1425 1350 1375 1400	185 187.50 188.75 186.25 188 75 185 183.75 187.50	en liquid. : ... au 15, 180	175 176 177 174 173 175	108 110 107.50 106 105 107	125 124 123 125 121	220 217.50 220 217.50	220
8	1450 1475 1400 1350 1325 1250 1275	187.50 186.25 185 183.75 182.50 181.25 185 180 178.75	en liquid. : ... au 15, 186.25	175 172 170 165 164 162.50 160	107.50 106 105	125 124 123 122	220 222.50 218 217.50 216.25 215 212.50	220 222.50 217.50 215.50 215 210
10	1250 1225 1200 1110 1100 1150	160 156.25 161.25 158.75 157.50 156.25	en liquid. : ... au 15, 155	160 158 157 156.25 155 152.50 151 154 153 152	100 98.50 98 97.50 96.25 95	110 108.75 107.50 105 110	200 190 185 177 50 176.25 180 185	200 190 180 175 180
11	1100 1125 1150 1175 1200 1175	145 143.75 147.50 146.25 150 151.25 152.50 155 156.25 157.50 148.75 147.50	en liquid : ... au 15, 141.25	155 153 157 152 150	100 102.50 98 95	115 120 115	190 185 190 199 195 190	195 190 202 205 210 200 195
12	1150 1200 1175	158.75 157.50 156.25 155 152.50 151.25 153.75 150 147.50 148.75	en liquid. : 146.25 au 15, 165	155 152 150 155	105 104	115 112.50 115	200 198 197 195 200 195	200 205 197.50
13	1200 1150 1175 1250 1300 1275	150 147.50 148.75 151.25 152.50 153.75 157.50 155 156.25 157.50 158.75	en liquid. : ... au 15, 145	175 172.50 170 175 172.50 180	103.75 105 107	116.25 120 118.75 124 125 127.50 128	205 210 215 217.50 205 210 215 217.50	215 210 220
14	1150 1125 1100 1140 1075 1055 1050	140 138.75 141.25 140 137.50 140 141.25 142.50 143.75 145	en liquid. : ... au 15, 138.75	150 147.50 146.50 145 144 143 142 141 140	97 96 95 93 92	110 106 105 102 101.25 104	190 185 180 177.50 175	190 183 180 175 177.50
15	950 900 825 800	133.75 133 128.75 130 123.75 127.50	en liquid. : 128.75 au 15, 145	125 118.75 115 125	80 70 80	95 97 90 93.75	150 140 150	150 140 150
17	400	95		70	57,50	55	70	70

10e Année. — Numéro 225. Mercredi 2 Janvier 1889.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin ET DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE DE FRANCE

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. POURTET, gérant, 46, rue Caumartin

SOMMAIRE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Société anonyme au Capital de 300 millions

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
du 26 Janvier 1889.

CONVOCATION

MM. les administrateurs provisoires et le conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama ont l'honneur de convoquer, conformément aux articles 68 et suivants des statuts, les actionnaires en assemblée générale extraordinaire, pour le samedi 26 janvier 1889, à deux heures très précises, salle de l'Hippodrome, avenue de l'Alma, à Paris, à l'effet de prendre les mesures que comporte la situation de l'entreprise.

Aux termes d'une décision prise par les administrateurs provisoires et le Conseil d'administration, à la date du 17 décembre 1888, tout actionnaire, propriétaire même d'un seul titre, pourra assister à cette réunion, pourvu que, cinq jours au moins à l'avance, il ait justifié, rue Caumartin, 46, à Paris, du dépôt de ses titres dans la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie.

Les titres peuvent être déposés à partir du 24 décembre 1888.

Les actionnaires recevront une carte et un modèle de pouvoir qui leur permettront d'assister à l'assemblée ou de s'y faire représenter par un mandataire qui doit être membre de l'assemblée.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

BANQUE DE FRANCE ;
SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS ;
BANQUE D'ESCOMPTE ;
COMPTOIR D'ESCOMPTE ;
CRÉDIT FONCIER ;
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ;
CRÉDIT LYONNAIS ;
SOCIÉTÉ DE DÉPOTS ET DE COMPTES COURANTS
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes de l'article 69 des statuts, titre IX, l'Assemblée générale extraordinaire n'est régulièrement constituée que si les Actionnaires qui la composent représentent la moitié au moins du capital social.

Pour arriver à la représentation de la moitié du capital-actions, il est indispensable que MM. les actionnaires, propriétaires de plusieurs actions, déposent **tous leurs titres** et se présentent à l'assemblée personnellement ou par leurs mandataires, avec le nombre de voix *proportionnel* au nombre de ces titres.

Le même actionnaire, aux termes de l'article 49 des statuts, ne pouvant avoir plus de dix voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire, la proportion des voix que chaque assis-

tant pourra réunir, soit personnellement, soit comme représentant d'autres actionnaires, à l'assemblée générale du 26 janvier, s'établit ainsi conformément à l'article 69 des statuts :

De 1 à 10	actions	1 voix.
De 11 à 20	—	2 —
De 21 à 30	—	3 —
De 31 à 40	—	4 —
De 41 à 50	—	5 —

Et ainsi de suite en augmentant d'*une* voix par *dix* actions possédées ou représentées jusqu'à *cent* actions. Au-dessus de ce chiffre, le maximum de voix est de *dix*, quel que soit le nombre d'actions déposées.

LES TRAVAUX

Mois d'Octobre 1888.

Malgré la crise actuelle, les travaux dans l'Isthme ont continué dans les conditions normales des mois précédents.

Le volume des déblais effectués pendant le mois d'octobre s'élève seulement à 715,621 mètres ; il est inférieur de 119,612 mètres au cube exécuté pendant le mois de septembre. Cette différence porte tout entière sur les dragages de la première division dans laquelle il ne reste que trois dragues en plein fonctionnement sur les chantiers de la Compagnie américaine. Les quatre autres dragues à long couloir de cette Compagnie font des travaux de parachèvement sans importance ou sont arrêtées faute de travail.

Comme nous l'avons déjà dit, ces puissants appareils pourront être très prochainement mis en œuvre sur les chantiers de la deuxième division.

Les travaux ont marché avec lenteur dans la 2e et dans la 3e division, mais, par contre, ils ont été poussés avec beaucoup d'énergie sur les chantiers de la Culebra : les dragues et les appareils de refoulement qui ont été montés par les entrepreneurs des deux côtés du massif central marchent d'une manière convenable. Les dragages faits dans la 5e division par MM. Baratoux, Letellier et Ce, continuent à marcher avec régularité, leur importance en octobre a été de 208,113 m.; cette production sera très certainement augmentée de plus de 100,000 mètres par mois dans le courant de l'année prochaine, quand les entrepreneurs auront terminé le montage des deux dragues à long couloir, type Suez, qui leur ont été données au commencement de cette année.

M. Eiffel a extrait dans le courant du mois, sur l'emplacement de ses écluses, un cube total de 71,230 mètres, et il est ainsi arrivé à la moitié de sa tâche.

En résumé, le cube total des déblais qui restaient à enlever à la date du 25 octobre dernier pour terminer le Canal à 10 écluses, s'élève à 22,933,246 mètres.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

Neuvième Tirage.

Le neuvième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama aura lieu le mardi 15 janvier 1889, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, 46, et comprendra 1,009 obligations.

OBLIGATIONS A LOTS

Quatrième Versement.

MM. les souscripteurs des Obligations à Lots sont prévenus que le quatrième versement de 45 francs, exigible sur ces titres, doit être effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 5 au 10 février prochain, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées du 15 au 31 décembre 1888.

OPPOSITIONS

Opp. 1131. — Sur une Obligation Nouvelle, 2e série, amortie, n° 174,999.

Opp. 1132. — Sur sept coupons n° 15 (échéance 1er juillet 1888), d'actions au porteur, n°s 87,368 à 87,369, 443,193 à 443,197.

Opp. 1133. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations à Lots, n° 2,984 pour une obligation.

Opp. 1134. — Sur un certificat d'inscription nominative d'obligations provisoires à lots, n° 2,710 pour deux obligations.

Opp. 1135. — Sur cinq Obligations à Lots au porteur, n°s 279,352 à 279,356.

Opp. 1136. — 1° Sur une Obligation Nouvelle, 2e série, au porteur, n° 237,601.

2° Sur deux Obligations à Lots libérées, n°s 697,745 et 836,681.

Opp. 1137. — 1° Sur cinq Obligations à Lots au porteur, n°s 463,563 à 463,572.

2° Sur quarante-trois obligations 3 0/0 au porteur, n°s 53,801 à 53,843.

3° Sur quarante obligations 4 0/0 au porteur, n°s 242,665 à 242,674, 292,018 à 292,047. 358,925 à 358,934.

Opp. 1138. — Sur un coupon n° 1 (échéance 1er décembre 1888) d'Obligations à Lots, n° 768,844.

Opp. 1139. — 1° Sur les coupons n° 8 (échéance 15 octobre 1888) des obligations 3 0/0 au porteur, n°s 121,554 à 121,563.

2° Sur les coupons n° 8 (échéance 1er octobre 1888) des obligations 4 0/0 au porteur, n°s 40,880 à 40,881.

Opp. 1140. — Sur un coupon n° 5 (échéance 15 décembre 1888) Obligations Nouvelles (2e série), n° 21,429

Opp. 1141. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 73,574.

Opp. 1142. — 1° Sur quarante-trois Obligations à Lots non libérées, au porteur, n°s 14,439, 143,615, 144,518, 144,519, 144,700, 144,702, 221,431, 221,432, 227,606, 239,039 à 239,042, 246,671, 349,378, 460,441 à 460,465, 471,316, 477,768 et 566,434.

2° Sur deux Obligations à Lots libérées, n°s 286,567 et 662,260.

3° Sur un dixième de Part de fondateur, n° 6,862.

4° Sur soixante-huit obligations 3 0/0 au porteur, n°s 26,576, 28,960, 95,303, 156,323, 156,324, 179,383 199,625 à 199,629, 231,293, 231,294, 231,358, 245,556 à 245,558, 259,542 à 259,548, 287,345, 328,853, 328,854 388,551, 394,963 à 394,965, 401,705 à 401,713, 445,792 à 445,795, 470,657, 475,781, 489,857, 578,486 à 578,506

5° Sur Quarante-cinq Obligations 4 0/0 au porteur, n^{os}

18,491, 61,341, 67,645, 68,329 à 68,333, 75,047, 87,639 à 87,643, 98,408, 98,409, 126,935 à 126,942, 218,742, 218,743, 227,471, 257,419, 257,420, 273,285, 295,793, 295,794, 296,496, 324,040 à 324,044, 324,275, 381,913 à 381,915, 454,399, 458,677 à 458,678.

6° Sur vingt-six Obligations 6 0/0 (2e série) au porteur, nos 94,536, 94,563, 98,948, 104,785, 112,738, 115,240, 135,203, 146,504 à 146,506, 149,869, 149,870, 152,269 à 152,272, 152,562, 168,017, 193,480, 193,481, 201,777 à 201,780, 230,426, 282,797.

7° Sur quarante-cinq actions au porteur, nos 1,943 à 1,947, 3,193 à 3,196, 3,423, 8,130, 12,047 à 12,049, 19,219, 27,711 à 27,713, 29,678 à 29,682, 39,959, 40,590, 44,729, 48,249, 62,274 à 62,277, 68,609 à 68,611, 74,890, 76,388, 77,347 à 77,350, 80,116, 85,121, 85,528, 89,947 et 89,948.

8° Sur cinquante-sept actions au porteur, nos 105,404 à 105.407, 109,561 à 109,564, 110,299, 110,300, 113,050, 116,762 à 116,764, 116,770 à 116,776, 118,306, 119,634, 122,978, 124,257 à 124,260, 124,014, 124,383, 124,384, 138,007 139,694, 139,695, 141,399, 141,400, 143,430 à 143,434, 144,951 149,692, 154,937, 155,943, 161,491, 162,503, 163,869, 169,493 175,097, 175,098, 177,748, 183,084, 183,587, 184,878, 187,256 192,958, 194,596.

9° Sur dix-neuf actions au porteur, nos 204,508, 207,195 212,023, 212,177, 214,922, 214,925, 216,524, 236,170, 246,319 270,173, 270,174, 279,654 à 279,656, 280,306, 280,312, 286,471.

10° Sur quarante-cinq actions au porteur, nos 303,224, 305,975, 306,269, 310,139, 314,057, 314,058, 320,655, 320,656 321,354, 326,225 à 326,234, 331,577, 331,578, 337,851, 341,871, 347,695, 352,644, 352,645, 355,652, 360,679, 372,608, 383,816 388,676 à 388,683, 393,083 à 393,088, 394,713.

11° Sur trente-sept actions au porteur, nos 401,409 à 401,410, 401,974, 409,009 à 409,010, 413,655, 414,554, 418,407 420,719 à 420.721, 424,623, 427,031 à 427,032, 429,775 à 429,776, 438,477 à 438,482, 448,138, 452,530 à 452,532, 466 747, 466,748, 467,474, 467,475, 482,358, 482,697, 482,774, 485,784 497 298, 497,299, 499,152.

12° Sur vingt actions au porteur, nos 510,458, 512,263, 512,264, 512,296, 523,043, 537,291, 549,435, 555,112 à 555,114, 557,154 à 557,156, 570,047, 573,096, 575,925 à 575,927, 580,299 et 597,613.

Opp. 1143. — 1° Sur cinq Obligations à Lots au porteur, nos 200,492 à 200,496.

2° Sur six actions au porteur, nos 157,413 à 157,418.

3° Sur deux Obligations Nouvelles (3e série) au porteur, nos 23,086 et 23,087.

4° Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 70,385.

Opp. 1144. — Sur deux Obligations à Lots libérées au porteur, nos 49,775 et 142,035.

Opp. 1145. — Sur cinq Obligations à Lots au porteur, nos 297,100 à 297,103, 454,165.

Opp. 1146. — Sur un certificat d'inscription nominative d'actions n° 21,323 pour une action.

Opp. 1147. — Sur quatre actions au porteur, n° 60,118, 70,274, 83,927, 155,555.

Opp. 1148. — 1° Sur deux Obligations nouvelles (2e série), au porteur, nos 73,339 et 73,340.

2° Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 799.133.

Opp. 1149. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur n° 182,522.

MAINLEVÉES

Opp. 1098. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 62,529.

Opp. 1119. — Sur une Obligation nouvelle (1re série) au porteur, n° 55,919.

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1 lot de............	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1 lot de	250.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000....	20.000	—
2 — 5.000....	10.000	—
5 — 2.000....	10.000	—
50 — 1.000....	50.000	—

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1 lot de	500.000	Francs
1 —	100.000	—
2 lots de 10.000.....	20.000	—
2 — 5.000.....	10.000	—
5 — 2.000.....	10.000	—
50 — 1.000.....	50.000	—

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Déc. 1888.	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	180 FR. PAYÉS Jouiss. 10 nov. 1888
17........	205 200	»	225 220
18........	200 202 203.75 205 206.25 208.75 209 210	»	220 225 227.50 230 235
19........	210 217.50 220 210	»	230 225 235 237.50 238 75 240
20........	210 212.50 215 220 225 227.50 228.75 230	»	230 235 255.50
21........	230 240 250 255 245	»	230 210 212.50 245 247.50 230 240
22........	255 250	»	250 252.50 250
24........	255 252.50 255 250	»	250 217.50
26........	235 240 232 50 230 225	»	215 240 237 50 235 230 232.50 235 240
27........	225 220 222.50 220	»	235 232.50 232 232.50
28........	230 227.50 228.75	»	235 237
29........	222.50 220 222.50	»	240 235 210
31........	230	»	240 235 240

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE — PARIS.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 17 AU 31 DÉCEMBRE 1888

DATES — Décembre	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 16 août 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES 2e SÉRIE Jouiss. 15 sept. 88
17	400 450 500 550 600	95 96 97 98 98.50 98.75 99 99.50 100	en liquid : 100 au 31, 92.50	75 72.50 70 73 75	70 60 62 62.50 57.50	55 60 63	70 75 80 85 90 100 95 92.50	70 75 80 85 95 100 90 94 92.50
18	700 675 650 750 800 825 850 900	100 101 101.50 102 102.50 103 103.75 105 104.50 106.50 107 107.50 108 110 110.50 111 112.50	en liquid. : ... au 31, 100	100 105 110 120 125	67.50 70 72.50 74 75 76.25 77.50 78 78.75	85 90 91 92.50 93	100 105 110 115 117 120 125 127.50 130	110 115 117 120 122.50 125
19	1000 980 950 925 975 990 930	118.75 113.75 112.50 116.25 115 113.75	en liquid. : ... au 31, 115	130 132.50 129 127.50	90 89 88 87.50 95 92.50 92 90	100 101 101.50 102 102 50 103 103.50 104 104.50 103 75 103 98	140 145 148.75 150 147.50 146 140	150 147.50 145 140
20	925 940 935 950 970 975 980 990 1000	112.50 113.75 116.25 117.50 115	en liq.: ... au 31, 110	120 117.50 122.50 124	88.75 88 87.50 89 89.50 90 91 92 93.75 94.50 95 96 96.50	92 50 93.75 95 97.50 9[illegible] 99.50 100	145 142.50 140 148 150	140 145 137.50 145
21	1025 1040 1050	117.50 118.75 117 116.50 117 118 120 122 121.25	en liquid. : ... au 31, 115	125 120 125	95 97.50 98.75 99 99.50 100 96 97.50 98 99 99.50 99	100 101 102 102.50 104	150 155 160 155 150	150 148 150 160
22	1100 1125 1140 1145 1150 1160 1180 1190 1175 1170	125 127.50 130 131.25 132.50 135 137.50	en liquid. : ... au 31, 127.50	125 126.25 127 126	100 99 100.50 101 101.25	105 106 107 108 109 105	155 160 162.50 165 170 160 155	160
24	1300 1400 1325 1330 1350 1375 1380 1360 1370 1385 1390 1400	150 148.75 147.50 145 152.50 155 146.25	en liquid. : ... au 31, 141.25	135 137 136 135.50 136 136.50 135	100 99 98.50 98 99 99.50 99.75 100 99.50	105 106 107 105	170 171.25 172.50 170 175 170	170 171.25 170 172.50 170
26	1250 1200 1150 1125 1100 1050	140 138.75 137.50 137 136.25 135.50 135 134 133.75 132.50 131.25 127.50 125 123.75 126.25 130 128.75	en liquid. . ... au 31, 135	130 125 124 121.50 119 118 117.50 116 118.75 120	95 92 90 87 86 85 87.50 88	100 96.25 96 95 94 93 90 91 92	150 145 142.50 141 140 137.50 136 25 135 140	140 135 130 135 140
27	1000 1050 1100 1075 1025 1100	122.50 121.25 120 123	en liquid : ... au 31, 121.25	125 124 123 122 121 120 122.50 124.75	80 82 83 84 85 86 87 87.50 88 87 88 88.50 88.75 89 88	90 92.50 91.25 95	120 125 127.50 128.75 130 121 130	125 127.50 122.50 122 120 125 127.50 130
28	1200 1175 1150 1180 1125	126.25 125 123.75 122.50 125 127.50 128	en liquid. : ... au 31, 125	130 131 132.50 133 134 135 136	95 93 92 91 91.50 92 94 94.50 93	92 93 95 94 97 98 99 99.50 100 99.50	155 150 145 138 137.50 140 142 145 150 155	130 132.50 135 137.50 138.75
29	1175 1150 1115 1105 1125 1075 1100	123.75 122.50 121.25 120 125 124 125	en liquid. : ... au 31, 123.75	130 127.50 126.25 130 131 132	92 91 90 92	95 96 97	145 141.25 140	140 141.25 142 140
31	1100 1050 1120	122 50 123.75 124	en liquid. : 126.25 au 15, 132.50	128 131 132	88.50 91	94 96 98.50	150 145 150	150 142

10e Année. — Numéro 226. Mercredi 16 Janvier 1889.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
du 26 Janvier 1889.

CONVOCATION

MM. les administrateurs provisoires et le conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama ont l'honneur de convoquer, conformément aux articles 68 et suivants des statuts, les actionnaires en assemblée générale extraordinaire, pour le samedi 26 janvier 1889, à deux heures très précises, salle de l'Hippodrome, avenue de l'Alma, à Paris, à l'effet de prendre les mesures que comporte la situation de l'entreprise.

Aux termes d'une décision prise par les administrateurs provisoires et le Conseil d'administration, à la date du 17 décembre 1888, tout actionnaire, propriétaire même d'un seul titre, pourra assister à cette réunion, pourvu que, cinq jours au moins à l'avance, il ait justifié, rue Caumartin, 46, à Paris, du dépôt de ses titres dans la caisse centrale ou chez un des correspondants de la Compagnie.

Les titres peuvent être déposés à partir du 24 décembre 1888.

Les actionnaires recevront une carte et un modèle de pouvoir qui leur permettront d'assister à l'assemblée ou de s'y faire représenter par un mandataire qui doit être membre de l'assemblée.

Les actionnaires peuvent également déposer, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, des récépissés constatant un dépôt d'actions dans les établissements ci-après :

Banque de France ;
Syndicat des agents de change de Paris ;
Banque d'Escompte ;
Comptoir d'Escompte ;
Crédit Foncier ;
Crédit Industriel et Commercial ;
Crédit Lyonnais ;
Société de Dépots et de comptes courants ;
Société Générale.

Les actionnaires qui, ne pouvant assister personnellement à l'assemblée générale, envoient leur *pouvoir* à l'administration de la Compagnie, sont priés de *laisser en blanc* la ligne où doit être inscrit le nom de leur mandataire.

Il suffit de mettre sa signature au dos de la carte, en faisant précéder cette signature des mots : *Bon pour pouvoir.*

Nous croyons devoir rappeler qu'aux termes de l'article 69 des statuts, titre IX, l'Assemblée générale extraordinaire n'est régulièrement constituée que si les Actionnaires qui la composent représentent la moitié au moins du capital social.

Une erreur s'étant glissée dans le dernier numéro du Bulletin *relativement à l'attribution des voix pour l'assemblée générale du 26 janvier, nous reproduisons aujourd'hui, en la rectifiant, la note qui avait trait à cette question :*

Pour arriver à la représentation de la moitié du capital-actions, il est indispensable que MM. les actionnaires, propriétaires de plusieurs actions, déposent **tous leurs titres** et se présentent à l'assemblée personnellement ou par leurs mandataires, avec le nombre de voix *proportionnel* au nombre de ces titres.

Le même actionnaire, ne pouvant avoir plus de dix voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire, la proportion des voix que chaque assistant pourra réunir, soit personnellement soit comme représentant d'autres actionnaires à l'assemblée générale du 26 janvier, s'établit ainsi conformément à l'article 69 des statuts :

De 1 à 9 actions	....	1 voix.
De 10 à 19 —	....	2 —
De 20 à 29 —	....	3 —
De 30 à 39 —	....	4 —
De 40 à 49 —	....	5 —

Et ainsi de suite en augmentant d'*une* voix

par *dix* actions possédées ou représentées jusqu'à *quatre-vingt-dix-neuf* actions. Au-dessus de ce chiffre, le maximum de voix est de *dix*, quel que soit le nombre d'actions déposées. Cependant les porteurs de titres sont expressément invités à déposer **en totalité** leurs actions même au delà du chiffre de 99, afin de permettre la constitution de l'assemblée.

LE CUBE DE DÉCEMBRE

Une dépêche télégraphique fait connaître que le cube obtenu en décembre s'est élevé à *six cent treize mille* mètres cubes (613,000 m. c.).

Il convient de ne pas s'étonner des résultats obtenus.

Dès le commencement de décembre, la crise que traverse la Compagnie a été connue dans l'isthme, et a provoqué, dans toutes les entreprises, un ralentissement de la production des chantiers.

Dans une entreprise importante, celle de la *Société de Travaux publics et Constructions*, les travaux ont été entièrement suspendus.

Dans une autre, celle de *MM. Vignaud, Barbaud, Blanleuil et Cie*, qui s'étend sur plus de vingt kilomètres, le cube s'est trouvé, en raison des circonstances actuelles, réduit à 48,000 m.

Mais, grâce aux mesures prises par MM. les administrateurs provisoires, les travaux continuent, l'organisation, et, par suite, la marche future des chantiers ne sont pas compromises, et il faut espérer qu'une solution définitive des difficultés actuelles, intervenant à bref délai, permettra de donner aux travaux un nouvel essor.

OBLIGATIONS A LOTS

Quatrième tirage

Le quatrième tirage des obligations à lots de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama aura lieu le vendredi 15 février prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

L'obligation dont le numéro sortira le premier sera remboursable par........................ **250,000** fr.

L'obligation dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par....................... **100,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les troisième et quatrième seront remboursables chacune par.................................... **10,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacune par........ **5,000** fr.

Les obligations dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e, 10e et 11e seront remboursables chacune par.................................... **2,000** fr.

Les 50 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par................................ **1,000** fr.

Le paiement des lots aura lieu à partir du vendredi 15 mars suivant, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

OBLIGATIONS NOUVELLES (2e SÉRIE)

9e TIRAGE. — 15 JANVIER 1889. — 1,009 OBLIGATIONS

Le neuvième tirage des Obligations Nouvelles (2e série) de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama a eu lieu le mardi 15 janvier 1889, en séance publique, au domicile administratif, rue Caumartin, n° 46 à Paris. A ce tirage, les numéros des 1,009 Obligations suivantes ont été extraits de la roue :

136 495 1.142 1.562 3.088 3.264 3.328 4.595 4.689 5.199
5.663 6.013 6.723 7.534 7.905 8.139 8.225 8.356 8.712
8.966 9.868 **10**.586 10.989 12 392 12.401 13.097 13.185
13.198 13.543 14.195 15.426 16.116 17.079 17.202 17.626
17.787 17.852 18.861 19.176 19.400 19.696 **20**.078 20.273
20.715 21.724 21.739 21.781 22.708 23.585 23.661 23.911
24.585 24.967 25.997 28.491 **30**.132 30.?10 30.714 31.132
32.322 32.432 32.626 33.600 33.859 33.940 34.535 34.612
36 097 36.340 36.569 37.968 38.071 39.633 39.773 **41**.118
41.618 43.996 45.671 46.119 46.188 46.433 46.914 46.927
47.180 48.067 48.680 48.717 49.532 49.647 **51**.947 52.265
52.575 52.896 53.205 53.452 53.822 54.278 54.641 55.101
55.319 56.664 56.703 57.069 57.660 57.704 57.779 58.492
59.172 **60**.037 60.608 61.017 61.072 61.200 61.884 62.265
62 475 62.698 63.015 63.392 63.547 63.748 64.155 64.915
65.788 66.067 66 192 66.561 66.597 66.823 67.333 67.532
68.339 69.193 69.450 **70** 088 70.133 71.122 71.488 71.973
72.802 73.904 73.919 74.479 74.998 75.050 75.178 75.227
75.375 75.500 75.803 76.154 78.802 79.620 79.772 **80** 433
80.434 80.556 80.784 80.845 80.873 81.722 81.948 82.015
82.384 82.448 83.151 83.976 84.084 84.475 86.008 86.545
87.272 87.277 88.102 88.264 88.461 88.535 88.550 89.158
89.849 **90**.095 90.204 90.926 91.555 91.938 92 240 92.929
92 937 93.695 94.368 95.296 95.476 96.403 96.730 96.792
97.157 98 727 99.459 99.482 99.618 99.986

100.352 100.375 100.702 100.859 101.303 101.502
102.303 102.552 103.192 103.286 103.486 103 786 105.042
105.343 105.608 105.852 107.156 107.314 107.377 108 221
109.555 109.869 **110**.440 110 716 111.856 111.867 112.209
112.213 114.018 118.709 118.880 118.977 118.994 119.455
120 139 120.146 121.294 121.350 122.450 122.619 122.993
123.161 123.473 123.970 124.047 124.885 125.027 125.315
126 248 126.260 126.327 126.437 126.503 126.854 126.907
127.964 128.611 128.875 129.989 **130**.229 130.290 130.375
130.496 130.708 131.469 131.830 132.609 132.874 133.278
134.021 134.076 134.704 135.272 136.635 136.649 136.785
137.095 137.145 137.342 137 574 137.722 137.730 138.139
138.142 138.324 139.523 139.535 139.649 139.792 139.907
140.568 140.747 140.922 140 930 141 375 142.656 142.815
144.389 144.792 145.605 145.631 148.018 148.347 148.941
149.504 149.944 **150**.349 150.611 150 693 154.276 155.194
155.402 158.438 158.696 158.703 158.777 159.286 159.374
159.626 **160**.265 160.379 160.624 161.361 161.959 162.112
162.722 163.547 163.597 163.834 163.872 163.916 164.854
165 187 165.478 165.808 166.283 166.286 167.201 167.591
168.126 168.771 168.861 168.982 169 252 **170**.033 170.043
170.155 170.178 170.713 171.100 171.298 172.122 172 696
173.070 173.087 173.386 173.493 175 115 175.249 175 946
176.262 176.728 177.157 177.231 177.467 179.989 **180**.233
180.307 180.864 182.142 182.168 182.672 183.074 183.374
184.153 184.251 184.614 184.937 185 187 185.351 185.531
185.828 186.414 186 918 187.143 187.213 187.771 188 290
189.268 189.908 **190**.628 191.170 192.699 192.764 193.518
193.823 194.470 194.618 194.892 194.991 195.142 196.064
196.791 197.050 197.989 198.470 198.480

200.258 200.309 200.321 201.001 201.443 201.850
202 969 203 721 203.870 204.046 205.273 206.698 206.757
206 976 207.823 208.080 208.289 209.275 **210**.120 210.152
210.252 211.692 211.915 212.874 213.085 213.359 213.386
213.405 213.709 214.486 214.842 215.970 215 971 216.347
216.597 217.130 217.146 217.369 217.557 218.318 218 858
219.314 219.857 **221**.008 221.382 221 570 221.742 221.856
222.095 222.369 222 .724223.553 223.731 224.767 225.294
225.872 226.374 226.529 227.336 227.663 227.876 228.254
228.318 228 407 228.973 229.502 229.534 229.911 **230**.254
230.396 231.058 231.828 232.749 233.019 233.652 233.845
234.093 234.094 234.131 234.390 234.440 234.613 234.836
234.937 235.187 235.196 235.402 235.450 235.478 236.274
236.699 237.590 237.722 238.306 238.378 239.301 **240**.228
241 095 241.425 241.521 241.584 242.189 242.553 243.231
243.588 243.774 244.010 244.584 244.745 245.352 245 461
245.552 246.056 246.983 247 203 247.253 248.162 248.295
248.519 249.441 249.469 249.653 **250**.192 250.265 250.742
251.335 251.922 253.027 253.745 253.770 255.327 255.793
256.215 256 739 257.525 257.775 258.345 258.831 **260**.475
261.248 262.065 262.180 263.947 264.954 265.256 266.037
266.701 266.885 266.991 267.279 268.166 268.185 268.427

268.835 **270**.000 270.549 271.887 272.106 272.697 273.064
273.192 273.314 275 173 275.376 277.007 277.606 277.992
278.321 278.897 279.790 279.893 279.920 **281**.038 282.250
282.268 282.277 282.947 282.948 284.535 285.128 287.171
288.468 288.574 288.685 288.696 288.740 288.744 289.129
290.090 290.165 290.942 291.666 292.659 292.821 292.879
292.913 293.089 293.169 293.772 294.734 295.212 296.678
297.698 297.982 298.181 298.190 298.692 298.935 299.282
299.945

300.086 300.388 300.853 301.258 301.311 302.257
302.552 302.561 303.011 303.243 304.641 304.996 305.483
307.232 308.795 308.823 **310**.572 310.749 311.758 311.954
312.045 312.049 312.630 312.860 313.218 313.679 314.365
315.050 316.226 316.358 316.914 317.802 318.611 319.003
319.865 319.946 **320**.084 320.179 321.326 321.491 321.666
321.880 322.683 322.838 323.899 324.052 324.239 324.381
324.408 324.944 325.568 325.651 326.775 327.190 329.102
329.384 329.772 **330**.011 330.322 331.391 331.605 332.039
332.086 332.464 332.729 333.675 333.709 334.465 334.696
335.449 335.487 336.786 337.514 337.751 338.325 339.572
340.025 340.349 341.952 342.069 342.882 343.245 343.737
344.212 344.522 344 938 345.058 346.697 346.725 347.423
347.897 348.604 349.114 349.314 349.848 349.980 **351**.698
352.823 352.867 353.322 354.977 355 205 355.231 356.448
357.115 357.210 357.811 357.819 358.360 358.371 358.898
359.074 359.279 359.345 359.776 **360**.072 360.895 362.188
362.950 363.034 363.113 363.906 364.304 365.581 365.587
367.557 368.102 368.455 368.780 369.060 369.560 369.722
369.801 **370**.182 370.202 370.924 371.287 371.896 372.037
372.178 372.216 372.518 372.656 372.713 372.985 373.204
373.392 373.582 373.992 374.653 375.689 375.927 376.058
376.369 376.532 376.712 377.643 377.801 377.854 378.454
378.890 **380**.705 381.807 381.815 382.172 382.309 382.592
382.727 383.067 383.432 384.074 385.271 385.578 385.745
386.369 386.829 387 066 387.138 388.385 388.446 388.754
389.305 389.872 **390**.165 390.290 390.738 391.544 392.370
393 252 393.330 394.535 394.857 395.092 395.327 395.393
396.805 397.012 397.157 397.280 398.010 398.867 399.601

400.113 400.247 401.553 402.135 402.279 402.615
403.063 403.142 403.267 404.101 404.435 405.010 405.048
405.750 405.782 405.916 406.336 406.503 406.529 406.620
407.138 408.948 409.153 409 677 **411**.773 411.970 412.307
412.310 412.543 412 889 413.157 413.725 414 246 414.996
415.352 416.002 417.114 418.768 **420**.334 420.721 420.787
421.936 421.937 422.205 422 667 422.880 423.006 423.484
423.492 423.677 423.694 424.483 424.614 426.238 427.459
427.534 427.583 428.312 428.476 428.624 429.127 **431**.894
433.255 433.308 433.899 434.169 434.530 434.984 435.388
435.562 435.855 436.924 438.503 438.545 439.803 439.981
441.382 441.621 443.594 444.013 444.414 445.272 445.890
446.826 446.974 447.047 448.356 448.473 449.244 **450**.061
450.787 451.766 452.308 452.982 453.851 454.606 454.802
455.719 455.811 455.868 456.000 456.618 456.831 458.360
458.368 458.485 458.805 459.350 459.426 459.848 459.942
459 983 **460**.885 461.019 461.135 461.618 462.286 462.646
463.031 463.098 463.136 463.506 463.804 463.965 463.978
464.140 464 218 464.477 465.444 466 382 466.428 467.167
468.922 469.050 469.083 469.101 469.207 469.412 **470**.410
470.612 473.354 473.475 473.773 474.143 474.395 475.118
475.811 476.014 477.924 478.377 478.655 **480**.388 481.267
481.487 481.522 481.564 481.855 482.824 483.135 483.839
484.040 484 046 484.454 484 639 485.761 486 058 486.434
486.437 486.891 486.939 487.345 487.570 487.697 488.520
488.718 488.735 489.710 489.895 **490**.685 491.930 492.994
495.580 496.010 496.414 497.234 498.603 499.174 499.861
499.867

Le remboursement des Obligations amorties à ce tirage est provisoirement suspendu.

La chambre syndicale des agents de change a publié l'avis suivant :

A partir de demain 8 janvier présent mois, les obligations de la Compagnie du Canal interocéanique de Panama, dont les numéros sont sortis aux tirages effectués par la Compagnie le 15 décembre 1888, et dont le remboursement se trouve provisoirement suspendu, seront cotées sous une rubrique spéciale, avec la mention : « **Obligations sorties et non remboursées** ».

La même mesure sera applicable aux obligations dont les numéros sortiront dans les mêmes conditions aux tirages ultérieurs.

OPPOSITIONS

Signifiées du 1er au 15 Janvier 1889.

Opp. 1149.— 2° Sur deux coupons n° 9 (échéance 15 novembre 1888) d'Obligations Nouvelles (1re série), amorties nos 184,347 et 424,348.

3° Sur cent quatre-vingt-huit coupons n° 5 (échéance 15 décembre 1888) d'Obligations Nouvelles (2e série), nos 9,456, 9,457, 9,484 à 9,486, 9,502 à 9,511, 9,517, 9,525 à 9,534, 9573 à 9,578, 9,581, 9,775 à 9,778, 9,791, 43.744 à 43,746, 47,965 à 47,968, 59,288 à 59,289, 67,212 à 67,214, 67,285 à 67,289, 67,609, 67,610, 67,761, 67.890 à 67,896, 67,898, 67,910, 130,381 à 130,382, 132,116, 133,670, 144,429, 174,027, 180,871 à 180,875, 180,921 à 180,922, 181,029, 181,075 à 181,079, 181,080, 181,081, 181,253 à 181,262 181,269 à 181,280, 181,299 à 181,308, 181,334 à 181,338, 181,345 à 181,348, 190,028 à 190,030, 190,081 à 190,085 190,979, 191,096 à 191,105, 191,381, 191,382, 191,445, 191,512, à 191,513, 191,520, 199,039, 204,470 à 204,479, 240,196 à 240,200, 246,165, 256,715 à 256,722.

Opp. 1150. — 1° Sur six Obligations à Lots libérées au porteur, nos 636,876, 653,256, 653,257, 811,939 à 811,941.

2° Sur douze Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 18,941 à 18,950, 33,604, 193,600.

Opp. 1151. — Sur cinq coupons n° 5 (échéance du 15 décembre 1888) d'Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 50,145 à 50,149.

Opp. 1152. — Sur trois actions au porteur, nos 517,604, 517,605, 517,652.

Opp. 1153. — 1° Sur une Obligation à Lots au porteur non libérée, n° 246,875.

2° Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 114,439.

3° Sur une Obligation Nouvelle au porteur, (2e série), n° 94,536.

4° Sur une obligation 3 0/0 au porteur, n° 445,192.

5° Sur une action au porteur, n° 413,665.

Opp. 1154. — 1° Sur deux obligations 6 0/0 au porteur, nos 28,105 et 55 628.

2° Sur sept actions au porteur, nos 87,574, 105,403, 110,301, 117,929, 144,952, 218,549 et 389,098.

Opp. 1155. — 1° Sur six actions au porteur, nos 490,055 à 490,060.

2° Sur cinq Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 79,788 à 79,792.

3° Sur une Obligation Nouvelle (2e série), au porteur, n° 10,830.

Opp. 1156. — 1° Sur cinq Obligations Nouvelles (2e série) au porteur, nos 196,295 à 196,299.

2° Sur douze obligations 4 0/0 au porteur, nos 216,948, 289,685 à 289.689, 382,007 à 382,010, 454,327, 454,328, 454,329 et 454,330.

Opp. 1157. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 365,953.

Opp. 1158.— 1° Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 508,776.

2° Sur deux Obligations à Lots non libérées au porteur, nos 338,009 et 343,441.

COURS OFFICIELS

de la Compagnie des Agents de change de Paris.

OBLIGATIONS A LOTS

Janv. 1889.	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1888	TOUT PAYÉ Jouis. décembre 1889	180 FR. PAYÉS Jouiss. 10 nov. 1888
1er	230 232 50	»	235 236.25
3	235 232 230	»	236.25 240 235
4	225 230 232	»	230 232.50
5	230 225 220	»	230 229.75
7	220 222.50 221	»	230 229 50 225
8	225	»	225 226 227
9	225 230	»	227.50 228 230
10	230 228 228.50	»	230 228 230
11	225 220 217	»	230 232 228
12	217 214 217.50	»	230 228 230
14	225 230 230	»	230 232 228
15	230 225 227 50	»	230 228 229.25

Le Gérant: POURTET.

COURS OFFICIELS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

A LA BOURSE DE PARIS DU 2 AU 15 JANVIER 1889

DATES — Janvier	PARTS de FONDATEURS	ACTIONS (500 FR.) AU COMPTANT Jouiss. juillet 1888	ACTIONS (500 FR.) A TERME Jouiss. juillet 1888	OBLIGATIONS 5 P. 100 Jouiss. 15 juil. 88	OBLIGATIONS 3 P. 100 Jouiss. 15 avr. 88	OBLIGATIONS 4 P. 100 Jouiss. avril 88	OBLIGATIONS NOUVELLES 1re SÉRIE Jouiss. 16 août 1888	OBLIGATIONS NOUVELLES 2e SÉRIE Jouiss. 15 sept. 88
2	1120 1150 1175 1110 1160	130 126.25 125 127.50 128.75	en liquid : 128.75 au 15, 122.50	130 132	93 93.50	98 97.50	145 148 151 150	140 145 142 144
3	1200 1175 1160 1150 1145 1140 1125 1035 1100 1075	130 128.75 127.50 125 123.75 122.50 121.25 120 122.50 123.75 121.25	en liquid. : 133.75 au 15, 130	130 128 127 122.50 125	93 92 88 87.50 83 84 85 82.50	93 92 91 90 88 87	150 147.50 147 145 143 141 140 135	142 141 140 135 130
4	1000 950 1025 1030 1040 1050 1060 1020 1000 1020	115 111.25 118.75 119 120 121.25 116.25 115	en liquid. : ... au 15, 108 75	120 117 115 110.50 121 122.50 124	83 84 85 87 85 86 87 86 85.50 85 86 86.50 86.75 86.25	87.50 89 90 91	130 135 139 141 140	130 125 120 115 122.50 127 130
5	1025 1020 1005 1000 955 952.50 950 960 975	115 112.50 113.75 111.25 111 110 108.75 106.25 105 107.50	en liq. : ... au 15, 112 50	125 126 130 122.50 120 117.50 115 117	85 86 87 90 86.25 87.50 88 89 88 86 85 85.50 86 87 87 50	90 87.50 91.50 91.75 92	145 146.25 147.50 142 50 141.25 140 138.75 137.50 135 137 140	137.50 138.50 140 135 132.50 131.50 130 132
7	950 972.50 960 980 995	107.50 107 105 106.25 107.50 108.75 109.50 110	en liquid. : .. au 15, 112.50	110 112.50 115 116.25	85 86 85 86 85.50 86 86.25	89 90	137 135 133 132	130 125 130 129 121.25 130
8	1000 1015 1050 1100 1110 1145 1150 1160 1200 1175 1125 1150 1120 1110 1130 1150	110 111.25 112.50 113.75 115 116.25 117.50 120 116.25	en liquid. : ... au 15, 111.25	115 116 117.25 118 119 120	86 86.50 87 87.50 88	90 91 91.50 92	135 137 139.50 140 142 142.50	130 135 137 50 137
9	1150 1180 1190 1165 1150	120 119 50 119 118.75 118	en liquid. : ... au 15. 120	120 122 123 124 121 123	87 88 88.50 88.75	91.50 94 91 94.50 95 95.50	145 148 146 144 143 141 140 141 25 145	140 142 143 144 144.50 140
10	1050 1100 1120 1125 1140 1150 1120 1125 1140 1150	120 118 117.50 118 120 120 50 121	en liquid. : ... au 15, 120	118 119 120 121	87 88	93 93.50 93.75	140 142	140 138 140
11	1150 1175 1190 1180 1140 1100 1125 1150	122.50 125 123.75 123 121.75 120 119 118.75	en liquid : ... au 15, 122.50	123 122 121.75 121.50 121 120	87.50 87 86.50 86 85.50	92 91 90	145 143 142 141	141 138 136
12	1100 1150 1160 1130 1140	115 113.75 115.50 116.25 117.50 118.75	en liquid. : ... au 15, 115	118 116 119 120	81 82 83 84 85 86	90 91	133.75 139 140 135 138.75	135 136.25
14	1100 1125 1150	120 121.25 120 122	en liquid. : ... au 15, 120	120 118 117.50 119 118.75 120	85.25 85 85.25	92 92.50 91 90 92 91.25	140	135 138 138.75 139
15	1140 1135	117.50 116.25 115 117.50	en liquid. : 120 au 15, 125	116 115.50	84 85	92 90	136 140	135.50 136

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE — PARIS.

10e Année. — Numéro 227. 29 Janvier — 2 Février 1889.

BULLETIN
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE

PARAISSANT LE 2 ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

BUREAUX : 46, RUE CAUMARTIN, A PARIS

ABONNEMENTS POUR TOUS PAYS : Un an, du 1er janvier au 31 décembre, 2 Francs. — Un numéro pris aux Bureaux, 10 c.

On s'abonne à ce bulletin, seule publication ayant l'attache de la Compagnie, 46, rue Caumartin et dans tous les Bureaux de Poste de France

Pour tout ce qui concerne la Rédaction et l'Administration s'adresser A M. Pourtet, gérant, 46, rue Caumartin

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DES ACTIONNAIRES

11e Réunion. — 26 Janvier 1889

RAPPORT
DE
MM. les ADMINISTRATEURS PROVISOIRES

Messieurs,

Le 14 décembre 1888, M. Ferdinand de Lesseps, agissant au nom et comme Président du Conseil d'administration de la Compagnie de Panama, a fait présenter à M. le Président du Tribunal Civil de première instance de la Seine une requête motivée sur les circonstances, et demandant la nomination d'Administrateurs provisoires.

M. le Président, par une Ordonnance du même jour, nous a conféré cette qualité.

Le lendemain, 15 décembre, le Tribunal a rendu, en sa Chambre du Conseil, un Jugement qui confirme l'ordonnance.

Il importe de rappeler ici les termes de notre mandat :

« Nommons MM. Denormandie, Baudelot et « Hue Administrateurs provisoires de la Compa- « gnie du Canal interocéanique avec les pou- « voirs les plus étendus pour gérer et adminis- « trer la Société, et notamment assurer la con- « tinuation des travaux : et pour y parvenir, les « autorisons à contracter tous emprunts, cons- « tituer tous nantissements, faire tous paie- « ments, passer tous traités, signer tous actes, « intenter toutes demandes judiciaires ou y dé- « fendre, et généralement faire tous actes judi- « ciaires aux fins de leur mission. »

Nos pouvoirs se résumaient donc ainsi :

1° Administrer provisoirement la Société;

2° Assurer la continuation des travaux ;

3° A cet effet, contracter tous emprunts et constituer tous nantissements.

Nous avons jugé nécessaire d'en rappeler le texte parce qu'une certaine confusion a paru s'élever à ce sujet dans l'opinion publique et même parmi vous.

Ainsi, on aurait voulu nous voir résoudre telles ou telles questions qui ne sont pas de notre compétence et ne pourront être réglées qu'ultérieurement. Quelques personnes demandaient qu'une délégation composée d'hommes spéciaux et très autorisés fût chargée *par nous* de se rendre dans l'Isthme. — Enfin, d'autres semblaient attendre l'expression de notre sentiment sur l'état des travaux, sur ceux restant à accomplir, sur la dépense nouvelle à engager.

Tout ceci était impossible en présence d'un mandat dont la durée était fort limitée.

Aussi, nous n'avions ni à remonter le cours des années écoulées pour en rendre compte, ni à scruter l'avenir.

Nous étions chargés par une mission spéciale et déterminée de venir en aide à votre Administration à raison des dificultés qu'elle traverse, d'éviter à votre Société de graves secousses, de grands dangers peut-être, et de vous conduire jusqu'à cette réunion.

Le 15 décembre, jour même de notre entrée en fonctions, la Chambre des députés était saisie de plusieurs projets de loi ayant pour objet de reculer les échéances de la Compagnie.

L'un de ces projets était présenté par le Gou-

vernement, les autres émanaient de l'initiative parlementaire.

Ils furent tous repoussés.

Cette circonstance était grave, puisqu'elle avait pour résultat de laisser peser sur la direction une charge énorme.

Elle aggravait encore les difficultés, et ces difficultés étaient assez sérieuses pour entraver l'exercice même de notre mandat judiciaire.

Mais, nous n'avions pas le droit de reculer ; ayant eu l'honneur d'être spontanément désignés par le Tribunal pour un poste de confiance, nous devions tout notre concours aux intérêts de votre Compagnie.

Notre premier devoir, en prenant possession de nos fonctions, a été de constater l'état de choses par un inventaire sommaire, et ce que nous venons de dire dans nos observations préliminaires, au sujet de la nature de notre mandat et de sa durée limitée, suffit à vous faire comprendre que nous ne pouvions procéder différemment.

Nous avons donné à vos affaires un concours incessant par des conférences, études et solutions d'un nombre considérable de questions se rattachant à la gestion quotidienne, — correspondances, recettes, dépenses, — en un mot sous toutes les formes qu'exigeait la gestion provisoire d'une semblable entreprise.

Nous avons dû en outre viser et accepter, en notre qualité, des mandats et traites, tirés de Panama, et devant arriver à diverses échéances.

Un tirage au sort des Obligations à lots avait lieu le 15 décembre, le jour même où intervenait le jugement confirmatif de nos pouvoirs.

Nous ne pûmes que constater la matérialité de l'opération, puisque, entrés à peine dans la maison, nous étions, ce jour-là, tout à fait étrangers à ses affaires et à leur direction.

Outre ce tirage, il y en eut deux autres, effectués depuis, à des dates différentes, qui s'appliquaient à des Obligations dépourvues de lots et entièrement placées ; pour celles-ci, nous dûmes annoncer au public que le remboursement des Obligations sorties ne pourrait avoir lieu à raison de la crise que traversait la Compagnie.

Deux jours ne s'étaient pas écoulés, depuis notre nomination, que nos préoccupations devenaient plus vives encore, parce qu'elles avaient une cause plus grave.

En effet, plusieurs dépêches arrivées successivement de Panama, portaient les dates des 15, 16 et 18 décembre.

Ces dépêches, notamment la dernière, qui faisaient craindre des désordres dans l'Isthme, nous causèrent une grande émotion.

Nous nous rendîmes de suite au Département des Affaires étrangères, près de M. le Directeur des affaires politiques, pour obtenir la certitude qu'un ou deux bâtiments seraient envoyés, aussi prochainement que possible, dans les eaux de Panama, afin de sauvegarder nos nationaux, et que les instructions que comportaient une pareille situation et ses éventualités, seraient transmises à nos agents.

C'était bien là qu'était la grande préoccupation, et ces dépêches nous prouvaient combien les Magistrats avaient justement apprécié la situation et pourquoi ils nous avaient donné une mission dont le caractère principal se dégage avec une très grande netteté.

En effet, il était capital que les travaux ne fussent pas interrompus; leur discontinuation pouvait engendrer et voir se produire des faits d'une gravité exceptionnelle et d'une portée incalculable.

Nous en étions tellement pénétrés, qu'après les premiers jours consacrés aux mesures qui ne pouvaient être ajournées, nous entrâmes dans la voie des négociations tendant à nous permettre de contracter un emprunt.

Ici, Messieurs, nous abordons la partie la plus délicate de notre tâche, puisque nous avons à vous faire connaître nos négociations, et qu'en le faisant, nous ne saurions nous départir de la réserve due aux honorables personnes avec lesquelles nous avons eu le vif regret de ne pouvoir créer une entente.

Nous espérons ne pas manquer à ce devoir.

Une distinction est à faire sur le double but que nous poursuivions.

Nous n'avions réellement qualité que pour traiter une question d'avances à nous faire, afin de conjurer le péril de la discontinuation du travail.

Dès la première heure, il nous avait été déclaré qu'on ne consentait pas à traiter isolément la question des avances, on entendait, au contraire que le sort de la Société actuelle et le point de savoir s'il serait possible d'en constituer une nouvelle, à telles ou telles conditions, fussent en même temps l'objet de la négociation.

Mais, sur cette question d'une Société nouvelle, nous n'étions pas autorisés à traiter, notre mandat n'en disait rien et ne pouvait rien en dire. — Nous n'avions donc qu'à entendre des offres pour les reporter à qui de droit.

La négociation, qui a duré plusieurs semaines, a donné lieu d'abord à des considérations sur le caractère de la grande entreprise de Panama, sur ses difficultés, spécialement sur la nature de la crise qu'elle traverse en ce moment et généralement, sur tout ce qui était de nature à amener entre les interlocuteurs des vues conformes.

Mais une négociation ne peut pas longtemps se poursuivre avec des généralités, et il vint un moment où on comprit de part et d'autre la nécessité d'une solution.

Sur plusieurs questions, l'accord parut s'établir, même rapidement.

Ainsi vos Administrateurs provisoires ne méconnaissaient ni l'utilité d'une étude, ni le droit de réclamer un certain temps pour faciliter cette étude, ni la nécessité de voir prononcer la dissolution et la mise en liquidation de la Société actuelle, ni le privilège à accorder au Capital-Actions et au Capital-Obligations dont la Société d'achèvement aurait besoin.

Et de leur côté, nos honorables interlocuteurs reconnaissaient loyalement qu'après les prélèvements indispensables pour le service des intérêts et pour l'amortissement du nouveau capital, comme aussi pour les diverses charges de la Société future, le rendement net du Canal devrait être déversé à la liquidation de la Société actuelle, — nous avons même le devoir d'ajouter que la proportion dans laquelle ce déversoir devait fonctionner, était largement équitable.

Toutes ces idées sont tellement nettes et simples qu'il était naturel qu'elles ne rencontrassent pas de contradiction.

Des difficultés, qu'il fut impossible d'aplanir, s'élevèrent au contraire sur divers points que nous allons préciser :

On fixait par exemple, à six mois le délai nécessaire pour une étude préalable, — or ce délai était beaucoup trop long, puisque le trajet se fait en vingt et un jours. On ne peut, disions-nous, laisser en suspens de si grands intérêts pendant un pareil laps de temps ; il nous semblait que 3 ou 4 mois étaient suffisants pour le voyage, le rapport et la résolution à manifester.

Nous comprenions qu'on réservât la direction à donner à l'affaire nouvelle, la détermination de son capital, et tout ce qui pouvait être subordonné aux conclusions d'un rapport, — mais on ne voulait prendre aucun engagement, même conditionnel, — la réponse devait dépendre uniquement de nos interlocuteurs et cela seulement au bout de six mois.

D'autre part, comme il fallait bien que votre Société pût vivre pendant les six mois et notamment continuer les travaux, on nous offrait 12 millions, ce qui faisait 2 millions par mois. Nous ne cessâmes d'insister avec autant d'énergie que de conviction pour faire comprendre à nos honorables interlocuteurs que réduire tout à coup une pareille Société à un budget de deux millions, était impossible ; sans doute la dépense que faisait la Compagnie dans le cours de son plein exercice ne pouvait pas être conservée; elle s'expliquait pour une Société qui, ayant à supporter 90 millions d'intérêt par an, était condamnée par la force des choses, à travailler avec la plus grande rapidité ; — et nous reconnaissions que pendant le délai réservé à la Société d'études, la Compagnie ne devait faire que ce qui était strictement nécessaire pour que les travaux ne fussent pas interrompus, et pour que les chantiers ne fussent pas désorganisés ; mais, nous disions que sur notre demande, les Ingénieurs de la Compagnie avaient fait un travail dont le résultat était de beaucoup supérieur à 2 millions.

Nous ne pouvions donc sans ressources suffisantes, assurer, conformément à notre mandat, la continuation des travaux. Cette situation, si nous l'avions acceptée, aurait eu des conséquences graves et immédiates sur le sort de l'entreprise.

En outre, on nous demandait, comme garantie des douze millions, d'engager avec privilège l'actif disponible et réalisable de la Compagnie.

Enfin, on ajoutait que si, à l'expiration du délai de six mois, la Société d'étude n'avait pas créé la Société d'achèvement, votre Compagnie rentrerait dans la plénitude de ses droits. — Or, ces droits, à ce moment, eussent été singulièrement compromis.

Les stipulations que nous venons d'exposer en dernier lieu, nous ont paru inacceptables. Nous avons apprécié qu'en y donnant notre adhésion, nous aggraverions votre situation et compromettrions les chances que l'avenir peut vous réserver.

Toutefois, dans notre grand désir d'arriver à une solution amiable, nous avons, le dernier jour de la négociation, formulé une contre-proposition qui nous semblait de nature à être agréée :

Nous pensions, et nous l'avons dit, qu'on devrait réduire la phase intérimaire à 4 mois. — Ce temps était largement suffisant, et en faisant disparaître deux mois sur six, il supprimait une partie de la difficulté.

Au lieu de demander pour votre Société, à titre d'avances, la remise immédiate d'un capital, nous sollicitions l'ouverture d'un compte courant pouvant s'élever au maximum à vingt-cinq millions pour les quatre mois, soit à six millions deux cent cinquante mille francs par mois.

Les sommes remises, en vertu de ce compte courant, ne l'eussent été que par fraction et par quinzaine.

Des délégués désignés par les prêteurs fussent venus à la Société apprécier la réalité des besoins, et auraient eux-mêmes fixé la somme à remettre à chaque quinzaine, mais toujours dans la limite maxima de six millions deux cent cinquante mille francs par mois ; enfin nous offrions comme garantie de ce compte courant les actions du Chemin de fer.

En réponse à cette contre-proposition on a reproduit une opinion qui, déjà, s'était fait jour pendant le cours des pourparlers. On a critiqué la nature de nos pouvoirs, leur portée, la compétence de la juridiction qui nous les a conférés, et on y a insisté particulièrement. On a ajouté que cette critique était tellement sérieuse dans l'esprit des personnes qui la formulaient, qu'on avait cru devoir saisir plusieurs jurisconsultes

de l'examen de cette question et qu'il n'y avait plus lieu de continuer les pourparlers.

Il est bien évident que, puisqu'on persistait à contester nos pouvoirs, nous ne pouvions pas espérer mener à fin cette négociation déjà si difficile par elle-même.

Nous ne connaissons pas la consultation qui serait intervenue.

Nous croyons savoir, toutefois, que le pouvoir des Magistrats n'a pas été sérieusement contesté, — qu'on aurait été surtout frappé de ce qu'on semblait appeler le caractère excessif de nos pouvoirs, et, qu'en définitive, la critique pouvait être ramenée à une question de mesure dans l'usage que nous en ferions.

Si les conférences avaient pu continuer, nous n'aurions pas manqué de répondre que nous avions été très modérés en demandant, en dernier lieu, 25 millions pour 4 mois, soit 6,250,000 francs par mois, et nous sommes encore persuadés que, certainement, nous « *n'excédions pas la mesure* ».

Délibérant sur la gravité de la situation qui nous était faite, nous avons pensé que nous devions essayer tous les moyens possibles de répondre à la préoccupation des Magistrats et au but qui avait été le mobile de leurs décisions.

Nous avons pensé que ce but pouvait être atteint par une entente avec les entrepreneurs.

Et, en effet, nous avons pu arrêter avec les principaux d'entre eux les bases d'un accord aux termes duquel la continuation des travaux est assurée jusqu'au 15 février prochain.

Les entrepreneurs, chacun en ce qui le concerne, doivent réduire toutes leurs dépenses autant que possible, tout en assurant, dans l'intérêt de l'œuvre, l'exécution des travaux dont l'urgence et la nécessité s'imposent.

Des états de situation tenus au jour le jour dans les conditions fixées d'avance, doivent être arrêtés contradictoirement, et tous les dix jours.

Le paiement des sommes dues actuellement, et le paiement des travaux à exécuter jusqu'au 15 février, doivent être réglés au moyen d'effets payables à 90 jours.

33,500 des actions du Chemin de fer seront affectées à titre de gage et de nantissement à l'exécution de cet accord.

Nous avons obtenu que la réalisation du gage, si elle devait un jour avoir lieu, ne s'opérât que dans des formes et avec des délais de nature à protéger vos intérêts.

Nous venons, Messieurs, de vous indiquer, mais seulement dans ses grandes lignes, en quoi consiste cette convention qui assure la continuité du travail.

Elle est subordonnée à l'approbation de la Justice et à la vôtre.

Telles sont, Messieurs, les diverses communications que nous avions à vous faire.

Nous n'avions aucun intérêt personnel dans votre Compagnie.

On nous a fait appel dans la pensée que nous pourrions peut-être vous être utiles en aidant votre Conseil d'administration à traverser une crise redoutable.

Nous ne pouvions rester sourds à cet appel, parce que nous ne pouvions rester indifférents à une œuvre qui présente une si grande importance pour notre pays, ni à des intérêts privés si nombreux et si respectables.

En nous retirant dans quelques jours par suite de mesures de transformation que l'intérêt social semble exiger, nous ne cesserons de faire des vœux pour une entreprise à laquelle il nous aura été donné de prêter notre concours, quelque modeste qu'il ait été.

RAPPORT

DE

M. FERDINAND DE LESSEPS

Président-Directeur de la Compagnie.

Messieurs,

Avant tout, vous vous associerez à votre Conseil, à votre Président, pour exprimer votre profonde gratitude à MM. Denormandie, ancien gouverneur de la Banque de France, Baudelot, ancien Président du Tribunal de Commerce de la Seine, et Hue, Administrateurs provisoires qui, par leur zèle patriotique, leur dévouement à nos intérêts, ont conservé intacte votre entreprise en assurant la marche des travaux.

Et vous constaterez ensuite, avec une égale reconnaissance, l'attitude énergique et pleine d'abnégation, avec laquelle vos obligataires ont accepté cette suspension du paiement des coupons, qui a permis de consacrer aux travailleurs, dans l'Isthme, les disponibilités de la Compagnie.

Ces dévouements, une telle persévérance, — qualité bien française, quoi qu'on en dise — consolent de toutes les luttes qu'il faut savoir accepter, en ne songeant qu'au but poursuivi, et qu'il faut atteindre : l'ouverture du Canal de Panama à la grande navigation.

I

Vous venez d'entendre le rapport de vos Administrateurs provisoires; vous savez par quelle série de circonstances nous avons été amenés, pour sauvegarder votre bien, à nous adresser au pouvoir judiciaire. Le 14 décembre, faisant droit à ma requête, le Tribunal civil donna à trois administrateurs les « pouvoirs les plus étendus « pour gérer et administrer provisoirement la « Société et notamment assurer la continuation « des travaux ».

Bientôt, ces Administrateurs provisoires obtenaient des principaux entrepreneurs qu'ils continueraient leurs travaux jusqu'au 15 février, de manière à laisser le temps d'assurer l'avenir sans qu'un arrêt de l'entreprise pût le compromettre. La conduite de ces entrepreneurs n'a point trompé notre attente ; j'étais sûr qu'ils s'uniraient à nous, aux Actionnaires et aux Obligataires, pour franchir la crise que nous traversons.

La moindre suspension des travaux eût été une véritable catastrophe, au point de vue des chantiers et des machines, qui, une fois arrêtés, nécessitent pour une remise en marche des pertes de temps et d'argent considérables, et pour les milliers d'ouvriers de toutes races qui sont venus dans l'Isthme, qui y vivent au jour le jour de leur travail et qu'un arrêt eût jetés dans la misère.

Qui pouvait prévoir les conséquences d'une suspension des travaux ?

Deux devoirs s'imposaient donc : d'abord, assurer la marche des travaux ; ensuite rechercher par quels moyens légaux l'entreprise pourrait être continuée, le Canal achevé, et cela bien entendu, — je n'y aurais jamais consenti personnellement — sans sacrifier ces associés de la première heure qui m'ont apporté, avec leurs capitaux, l'encouragement de leur volonté patriotique.

La désignation des Administrateurs provisoires, qui a permis de consacrer au paiement des travailleurs dans l'Isthme toutes les ressources de la Compagnie, et l'attitude des entrepreneurs ont permis la non interruption des travaux.

Il reste, et c'est le but principal de notre réunion d'aujourd'hui, à assurer l'avenir de l'entreprise, l'achèvement du Canal.

II

La suspension du paiement des coupons, si courageusement acceptée par les Actionnaires et les Obligataires, ne laissait pas moins notre Société à la merci d'une mauvaise volonté, ou des agissements de ces groupements d'adversaires qui peuvent se former à la suite de pareils événements.

Une Société nouvelle dont je suis le Fondateur, et que, par un droit de préférence expressément réservé, vous pourrez constituer vous-mêmes, Fondateurs, Actionnaires et Obligataires de Panama, se substituera à la Société actuelle légalement dissoute.

Cette Société nouvelle est constituée au capital de 30 millions de francs, par l'émission de 60,000 actions de 500 francs, émission qui a été ouverte le 21 janvier et qui sera close le 2 février.

Ces *actions* recevront un intérêt de 5 0/0 (25 francs par an) pendant toute la durée des travaux d'achèvement et recevront ensuite 16 0/0, à titre de dividende, des bénéfices de l'entreprise, le capital ainsi formé pouvant être porté à 60 millions de francs.

Un prélèvement de 4 0/0 sur les bénéfices de l'entreprise ayant dû être réservé, aux termes des Statuts, aux attributions inscrites, la première Société recevra 80 pour cent des bénéfices de l'entreprise.

La souscription aux actions de la Société nouvelle réservant un droit de préférence aux Fondateurs, Actionnaires et Obligataires de la première Société, les avantages faits aux nouveaux souscripteurs se justifient.

Il vous appartenait, Messieurs, si l'Assemblée générale extraordinaire eût réuni le nombre d'actions exigé par la loi, de prononcer la dissolution de la Société actuelle, de nommer un ou plusieurs liquidateurs et de leur conférer les pouvoirs nécessaires pour apporter à la Société nouvelle tout ou partie de l'actif de l'ancienne Société et pour stipuler, au profit de cette Société, les avantages que je vous ai exposés : l'insuffisance du nombre des actions déposées ne vous permet pas de prendre une délibération, mais vous pouvez, si mes propositions vous agréent, leur donner, sous forme de vœux, une approbation, dont l'effet moral sera considérable, qui empruntera à votre nombre, à l'importance des intérêts que vous représentez, une grande autorité, et qui nous permettra de demander aux pouvoirs judiciaires, avec la force que nous donnera votre adhésion, les autorisations que vous ne pouvez pas nous donner.

III

Mais aux Fondateurs, Actionnaires et Obligataires *anciens* et *nouveaux*, nous devons exposer aujourd'hui, aussi simplement que complètement la situation des travaux et dire comment sera poursuivi l'achèvement de notre œuvre ; — d'autant que les modifications apportées, par les événements, à notre situation financière, vont nous permettre une modification très importante dans notre programme d'exécution.

Vous savez que, pour gagner du temps, pour arriver plus tôt à l'inauguration du Canal maritime et supporter le moins longtemps possible les charges considérables qui nous grevaient, nous avions décidé la création d'un Canal à écluses, capable de satisfaire à un mouvement annuel de 7,500,000 tonnes d'abord prévu.

Au fur et à mesure que le transit se serait développé, nous devions, par un prélèvement sur les bénéfices, supprimer successivement les écluses et arriver ainsi à posséder un Canal maritime direct sans écluses, d'un Océan à l'autre Océan.

De sérieuses objections avaient été faites relativement au service des deux écluses supérieures dont l'alimentation devait être assurée au moyen de machines élévatoires.

L'organisation nouvelle pour l'achèvement du Canal que les événements viennent de nous imposer, et l'allègement considérable des charges annuelles qui en résulte, nous font un devoir de nous préoccuper de l'amélioration du Canal à écluses provisoires même au prix d'une certaine prorogation de délai pour son achèvement.

Nous nous proposons donc de supprimer complètement les deux écluses supérieures et d'offrir ainsi, à la navigation universelle, un passage plus sûr et plus facile.

Et puisque nous parlons de dépenses, permettez-moi, avant d'aborder les conditions d'achèvement du Canal, de vous citer un chiffre qui répondra, par son éloquence, à des critiques formulées.

Vous remarquerez d'ailleurs que je me suis volontairement abstenu, dans ce rapport, de toutes récriminations, voulant, comme je vous l'ai écrit dans ma lettre relative à la constitution de la Société nouvelle, ne pas « revenir sur les obsta-« cles qui ont failli arrêter l'œuvre déjà si avan-« cée. — Nos pensées, vous ai-je dit, sont plus « hautes ; nous devons regarder l'avenir en face « et l'assurer ».

Cependant, il est un point, un seul, qu'il importe d'éclaircir, à cause des erreurs répandues et surtout en vue de l'avenir, car il est la base sérieuse de nos évaluations et donne exactement la mesure de ce que nous avons fait et de ce qui sera fait. Il s'agit du coût des travaux.

Eh bien, Messieurs, pour les trois dernières campagnes dans l'Isthme, le prix de revient total (y compris les dépenses de personnel, d'immeubles, de magasins, d'outils, d'hôpitaux, du service des divers cultes, de matériel, d'approvisionnements et de transports) le prix de revient du mètre cube extrait a été de 15 fr. 42 en 1884-85, de 11 fr. 31 en 1885-86, de 11 francs en 1886-87, soit en moyenne 12 fr. 22. J'en appelle à tous les hommes de bonne foi, à tous les ingénieurs, et je demande si, pour de semblables travaux, un pareil prix de revient n'est pas satisfaisant.

Je devais, Messieurs, cette déclaration au corps des Ponts et Chaussées de France dont les titulaires éminents ont été sans interruption les directeurs de nos travaux, et je le devais aussi à ces honnêtes, à ces vaillants travailleurs de tout rang, qui, dans l'Isthme, ont combattu avec gloire pour l'honneur de la Patrie.

IV

Pour achever le Canal et les dérivations, il nous reste, les deux écluses supérieures étant supprimées et la tranchée dans la partie correspondante devant, par suite, être creusée plus profondément, 35 millions de mètres cubes à extraire, à pourvoir à quelques achats de matériel, à l'installation de l'alimentation, à la pose des écluses et au parachèvement du port de Colon.

Le rapport de notre Ingénieur en chef établit comme suit le total des dépenses encore à faire :

A	Port de Colon............	13.000.000 fr.
B	Creusement du Canal......	181.500.000
C	Dérivations et déviations...	79.500.000
D	Installation des chantiers et achat de matériel pour les travaux..................	25.000.000
E	Rigole d'alimentation du bief de partage	20.000.000
F	Ecluses....................	57.000.000
	Total...........	376.000.000 fr.
G	Somme à valoir (20 0/0 environ).................	74.000.000
	Total...........	450.000.000 fr.

Dans cette somme sont comprises toutes les dépenses d'exécution, sauf l'intérêt à 5 0/0 du capital de la Société nouvelle et le service des emprunts à faire.

Ce relevé, dressé par notre Ingénieur en chef, ne nous suffit pas, ne doit pas nous suffire dans les circonstances actuelles. Il est indispensable que notre avenir apparaisse aux yeux de tous dégagé de toute incertitude ; qu'un examen approfondi et un contrôle sévère viennent, à bref délai, confirmer et le programme et la dépense.

Nous nous proposons en conséquence, d'envoyer dans l'Isthme, aussitôt après la formation de la Société nouvelle, une commission extraordinaire d'Ingénieurs qui aura le mandat d'examiner sur les lieux le programme même, et de constater, avec la situation des entreprises et les moyens d'action dont nous les avons si largement munies, si l'exécution et la dépense sont bien celles que notre Ingénieur en chef a établies.

Je me rendrai personnellement dans l'Isthme avec cette commission extraordinaire, accompagné d'un Administrateur de la Société nouvelle et d'un membre de l'Union des Actionnaires et Obligataires, non pas seulement, pour faire donner aux membres de la commission extraordinaire tous les renseignements qu'ils pourront désirer, mais aussi pour serrer en votre nom, la main de ces braves travailleurs, de ces héros qui, là-bas, sans se laisser abattre, sans se laisser émouvoir, ont défendu, ont sauvé votre œuvre, l'œuvre Française.

VŒUX

Assistent à la séance 5,623 actionnaires, représentant 228,307 actions.

L'Assemblée adopte les vœux suivants :

A

L'Assemblée,

témoigne sa reconnaissance à MM. les administrateurs provisoires pour le zèle, la fermeté et le

dévouement avec lesquels ils ont rempli leurs fonctions.

B

L'Assemblée,

bien qu'elle ne puisse pas délibérer, émet le vœu que les représentants de la Compagnie déjà autorisés par justice, réalisent les accords préparés avec les entrepreneurs de la Compagnie.

C

L'Assemblée,

bien qu'elle ne puisse pas délibérer, exprime le vœu que la Compagnie universelle du Canal interocéanique soit dissoute et qu'un liquidateur soit nommé avec les pouvoirs les plus étendus pour faire tout traité, céder tout ou partie de l'actif de la Société actuelle, par voie d'apport ou autrement, à une Société nouvelle au mieux des intérêts de la Société actuelle, et que M. Brunet soit choisi comme liquidateur, avec faculté de se pourvoir au besoin pour demander l'adjonction d'un ou de plusieurs liquidateurs.

LES TRAVAUX

Mois de Novembre 1888.

1re division. — L'*American Contracting and Dredging Company* n'a plus en marche régulière dans le Canal que les deux dragues *M.-A. Slaven* et *Dingler*, qui toutes deux travaillent en approfondissement entre les kilomètres 18 et 22. Les cinq autres dragues de cette Compagnie sont au repos, en attendant qu'on les transporte, s'il y a lieu, dans la 2e division.

L'entreprise *Jacob* continue, de son côté, et terminera très prochainement ses dragages dans la dérivation de rive gauche de Gatun à la mer, de telle sorte que les eaux du Chagres pourront arriver à l'Océan sans traverser le Canal sur les 25 premiers kilomètres de son tracé.

La production s'est élevée en novembre dans la première division à 229,301 mètres cubes.

2e division. — Le matériel de dragage qui fonctionne en ce moment dans la 2e division se compose principalement de 6 dragues de 180 chevaux et de 5 dragues à succion. Néanmoins, la production dans le mois n'a été que de 97,654 mètres, ce qui tient au peu d'expérience des équipages qui sont de formation récente, et à l'exiguité des premiers bassins dans lesquels les dragues sont forcées de travailler au début.

3e division. — La production a été en novembre de 51,518 mètres cubes. Une réorganisation de ces chantiers est à prévoir.

4e division. — Le cube enlevé par *MM. Artigue, Sonderegger et Cie*, dans la 4e division a été de 86,039 mètres. Les terrains deviennent de plus en plus consistants au fur et à mesure de l'approfondissement de la tranchée.

La nature actuellement mieux connue des terrains, mais conforme d'ailleurs aux prévisions basées sur les sondages, qui annonçaient des roches schisteuses assez consistantes à partir de la cote 75 environ, permet d'affirmer maintenant avec une quasi certitude que la grande tranchée de la Culebra pourra se terminer et se maintenir sans éboulements sérieux.

5e Division. — La production dans la 5e division a été de 308,974 mètres. Les neuf dragues de *MM. Baratoux, Letellier et Cie* sont en marche régulière et travaillent à l'élargissement du chenal ainsi qu'à l'ouverture des trois derniers kilomètres de canal qui leur restent à faire.

Ecluses. — Les fouilles des écluses marchent toujours d'une manière satisfaisante ; les cubes exécutés en novembre ont été les suivants :

Ecluse n° 1	.....	7.157 m. c.
— 2	.....	7.973
— 3	.....	7.959
— 4	.....	4.558
— 5	.....	12.974
— 6	.....	10.897
— 7	.....	5.229
— 8	.....	3.658
— 9	.....	14.306
— 10	.....	8.657

En résumé, on a fait en novembre un cube total de 773,486 mètres.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent, dès à présent, retirer les titres qu'ils ont déposés pour l'assemblée du 26 janvier dans les caisses de la Compagnie ou chez ses correspondants.

OBLIGATIONS A LOTS

Quatrième Versement

MM. les souscripteurs des Obligations à Lots sont prévenus que le quatrième versement de 45 francs, exigible sur ces titres, doit etre effectué, conformément aux conditions du prospectus d'émission, du 5 au 10 février prochain, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Caumartin, 46, ou chez ses correspondants en France et à l'étranger.

Quatrième tirage

Le quatrième tirage des obligations à lots de la Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama aura lieu le vendredi 15 février prochain, à deux heures de l'après-midi, rue Caumartin, n° 46.

L'obligation dont le numéro sortira le premier sera remboursable par...................... **250,000 fr.**

L'obligation dont le numéro sortira le deuxième sera remboursable par..................... **100,000 fr.**

Les obligations dont les numéros sortiront les troisième et quatrième seront remboursables chacune par.................................. **10,000 fr.**

Les obligations dont les numéros sortiront les 5e et 6e seront remboursables chacune par........ **5,000 fr.**

Les obligations dont les numéros sortiront les 7e, 8e, 9e, 10e et 11e seront remboursables chacune par.................................. **2,000 fr.**

Les 50 derniers numéros sortis seront remboursables chacun par............................ **1,000 fr.**

Le paiement des lots aura lieu à partir du vendredi

15 mars suivant, à la caisse de la Compagnie, rue Caumartin, n° 46, à Paris, sous déduction de la taxe mentionnée à l'art. 5 de la loi du 23 juin 1875, et des versements restant à effectuer, si l'obligation remboursable par un lot n'est pas entièrement libérée.

OPPOSITIONS ET MAINLEVÉES

Signifiées à la Compagnie du 15 au 28 Janvier 1889.

OPPOSITIONS

Opp. 1159. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 678,249.

Opp. 1160. — Sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 59,250, 59,251.

Opp. 1161. — Sur une Obligation Nouvelle (2e série), au porteur, n° 37,313.

Opp. 1162. — 1° Sur trois Obligations Nouvelles (3e série) au porteur, nos 46,317, 46,322, 81,674.

2° Sur deux actions au porteur. nos 341,227 et 367,036.

Opp. 1163, — Sur deux actions au porteur, nos 258,179 et 303,274.

Opp. 1164. — Sur un certificat d'inscription nominative d'Obligations à Lots, n° 24 pour deux obligations.

Opp. 1165. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série), au porteur, n° 22,190.

MAINLEVÉES

Opp. 489. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 366,016.

Opp. 591. — Sur cinq Obligations Nouvelles (1re série) au porteur, nos 35,285, 68,607 à 68,610.

Opp. 927. — Sur dix actions au porteur, nos 494,735, 494,762 à 494,770.

Opp. 1041. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 743,227.

Opp. 1054. — 1° Sur trois Obligations à Lots au porteur, nos 779,074 à 779,076.

2e Sur trois Obligations à Lots au porteur, nos 273,879 à 273,881.

Opp. 1069. — Sur vingt-cinq actions au porteur. nos 34,787, 99,735, 99,736, 111,273, 111,274, 111,335, 158,850 à 158,853, 181,651, 197,890, 197,891, 208,888, 279,366, 286,087 à 286,090, 288,543, 310,634 à 310,638.

Opp. 1077. — Sur deux actions au porteur, nos 484,874 et 523,093.

Opp. 1095. — Mainlevée partielle sur deux Obligations à Lots au porteur, nos 354,047 et 372,523.

Opp. 1103. — Mainlevée partielle sur deux actions au porteur, nos 471,280 et 471,281.

Opp. 1108. — Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 345,791.

Opp. 1109. — Sur une Obligation Nouvelle (1re série) au porteur, n° 93,414, sortie au tirage et faisant partie du certificat 4,002.

Opp. 1126. — Sur un coupon n° 1 (échéance 1er décembre 1888) d'Obligations à Lots, n° 660,936.

Opp. 1129. — 1° Sur deux actions au porteur, nos 549,007 et 549,008.

2° Sur trois Obligations à Lots au porteur, nos 3,008, 3,009 et 3,010.

Opp. 1136. — 1° Sur une Obligation Nouvelle au porteur (2e série), n° 237,601.

2° Sur deux Obligations à Lots libérées au porteur, nos 697,745 et 836,681.

Opp. 1137. — 1° Sur cinq Obligations à Lots au porteur, nos 463,568 à 463,572 ;

2° Sur quarante-trois Obligations 0/0 au porteur, nos 53,801 à 53,843 ;

3° Sur quarante Obligtions 4 0/0 au porteur, nos 242,665 à 242,674, 292,018 à 292,047, 358,925 à 358,934.

Opp. 1142. — Mainlevée partielle : 1° sur une Obligation à Lots au porteur, n° 246,671 ;

2° Sur une Obligation à Lots au porteur, n° 14,439.

3° Sur une Obligation Nouvelle (2e série) au porteur, n° 94,563.

4° Sur une Obligation 3 0/0 au porteur, n° 445,792.

5° Sur une action au porteur, n° 413,655.

Opp. 1150. — Mainlevée partielle : 1° sur une Obligation à Lots, n° 636,876 ;

2° Sur une Obligation Nouvelle, 1re série, n° 33,604.

CANAL DE PANAMA

Obligations à Lots

Tirages de l'année 1889

TIRAGE DU 15 FEVRIER 1889

1 lot de		250.000 Francs
1 —		100.000 —
2 lots de	10.000	20.000 —
2 —	5.000	10.000 —
5 —	2.000	10.000 —
50 —	1.000	50.000 —

TIRAGE DU 15 AVRIL 1889

1 lot de		500.000 Francs
1 —		100.000 —
2 lots de	10.000	20.000 —
2 —	5.000	10.000 —
5 —	2.000	10.000 —
50 —	1.000	50.000 —

TIRAGE DU 15 JUIN 1889

1 lot de		250.000 Francs
1 —		100.000 —
2 lots de	10.000	20.000 —
2 —	5.000	10.000 —
5 —	2.000	10.000 —
50 —	1.000	50.000 —

TIRAGE DU 16 AOUT 1889

1 lot de		500.000 Francs
1 —		100.000 —
2 lots de	10.000	20.000 —
2 —	5.000	10.000 —
5 —	2.000	10.000 —
50 —	1.000	50.000 —

TIRAGE DU 15 OCTOBRE 1889

1 lot de		250.000 Francs
1 —		100.000 —
2 lots de	10.000	20.000 —
2 —	5.000	10.000 —
5 —	2.000	10.000 —
50 —	1.000	50.000 —

TIRAGE DU 15 DECEMBRE 1889

1 lot de		500.000 Francs
1 —		100.000 —
2 lots de	10.000	20.000 —
2 —	5.000	10.000 —
5 —	2.000	10.000 —
50 —	1.000	50.000 —

Le Gérant: POURTET.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13 QUAI VOLTAIRE — PARIS.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL INTEROCÉANIQUE
DE PANAMA
EN LIQUIDATION
46, RUE CAUMARTIN

Les lettres doivent
être adressées à M. BRUNET,
Liquidateur

Paris, le 12 Février 1889

M

J'ai l'honneur de vous informer que la publication du "*Bulletin du Canal interocéanique*" est suspendue.

1.15

En conséquence, je vous retourne sous ce pli le prix de votre abonnement à ce Bulletin pour l'année 1889.

Je vous serais obligé de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Veuillez agréer M , l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Liquidateur.

BRUNET.

M. Bertrand